aero JOURNAL HORS-SERIE
Mai - Juin 2025
HS N° 50

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

LA KG 26 « LÖWENGESCHWADER »

L'ESCADRE ANTINAVIRES DE LA LUFTWAFFE

un magazine des éditions caractère

caraKtère presse & éditions

MAI JUIN 2025

EN KIOSQUE

Aérojournal n° 105

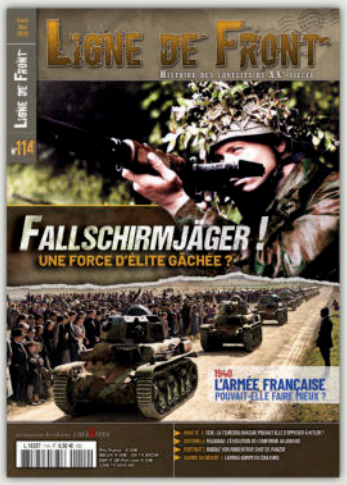
L'AQUILA - Le rêve d'aéronavale inachevé de Mussolini

Batailles & Blindés n° 125

La bataille de Berlin
Les ultimes questions

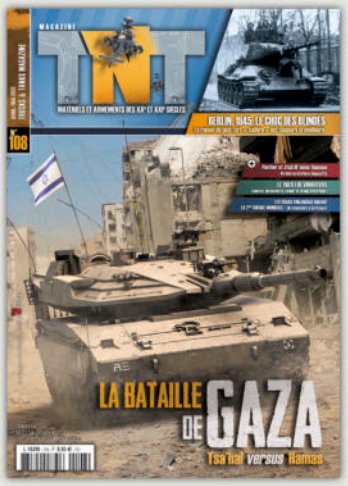
Ligne de Front n° 114

FALLSCHIRMJÄGER ! Une force d'élite gâchée ?



Trucks & Tanks n° 108

LA BATAILLE DE GAZA



LOS! n° 78

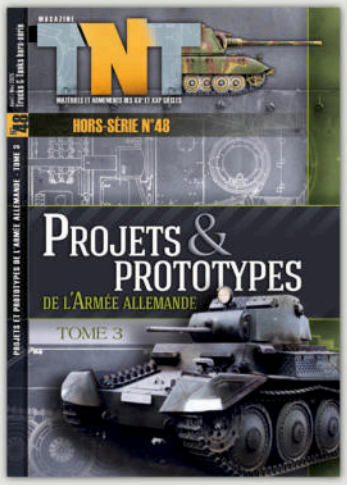
LA CLASSE KIEV
Quelle force aéronavale pour l'URSS ?

AJ Hors-Série n° 50

LA KG26 « LÖWENGESCHWADER »
L'escadre antinavires de la Luftwaffe

TnT Hors-Série n° 48

PROJETS ET PROTOTYPES DE L'ARMÉE ALLEMANDE T.3

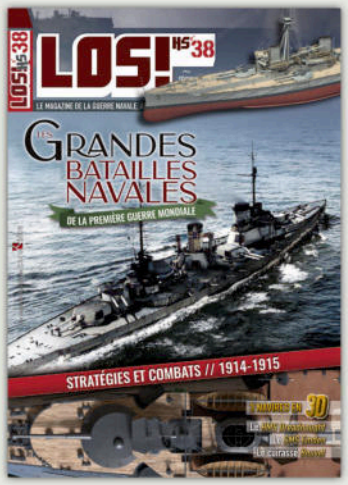


B&B Hors-Série n°56

LES PANZER-DIVISIONEN DE L'AFRIKA-KORPS

LOS! Hors-Série n° 38

LES GRANDES BATAILLES NAVALES DE LA 1ère GM



Renseignements : Éditions Caraktère - Résidence Maunier - 3 120, route d'Avignon - 13 090 Aix-en-Provence - France
Tél : +33 (0)4 42 21 06 76 - www.caraktere.com

HORS-SERIE n°50

LA KG 26 « LÖWENGESCHWADER »

Par Bernard Roland
Profils couleur Jean-Marie Guillou

Aérojournal Hors-Série n°50
Mai / Juin 2025

ISSN : 2103-7922
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence – France
SARL au capital de 100 000 euros
RCS Marseille B 450 657 168

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial :
04 42 21 06 76
contact@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication & Rédacteur-en-chef Y. Kadari
Fondateur C-J. Ehrengardt †
Conseillers à la rédaction J-C.Mermet †

Conception graphique Pictoriasis

Service commercial B. Watellier

Service des ventes et réassort :
Pagure Presse : 01 44 69 82 82

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
B–1070 Bruxelles
Belgique

Imprimé en Europe par : Printall

0 CRÉATION DE LA « LÖWENGESCHWADER » ET AVANT-GUERRE P.04

1 DE LA POLOGNE À LA FRANCE LE TEMPS DES VICTOIRES-ÉCLAIRS P.08

2 LA KG 26 DURANT LA BATAILLE D'ANGLETERRE ET LE *BLITZ* P.38

3 1941-1942 : SUR TOUS LES FRONTS ! P.52

4 OPÉRATIONS EN MÉDITERRANÉE FIN 1942 - DÉBUT 1944 P.74

5 FACE AUX DÉBARQUEMENTS ! P.92

6 LES DERNIERS MOIS DE LA « LÖWENGESCHWADER » P.100

7 CONCLUSION & ANNEXE P.110

Illustration de couverture :
Le 4 juillet 1942, parti de Bardufoss avec 24 autres appareils, le Heinkel He 111 H-6 codé 1H+LK de la 3./KG 26 (*Lufttorpedostaffel* ou LT) attaque à la torpille le convoi allié PQ 17 en mer de Barents, au large de l'île aux Ours. L'avion de l'*Oblt.* Scöner sera quelques instants plus tard touché par la DCA au moteur droit, mais, bien qu'ayant perdu son deuxième Junkers Jumo 211F à l'approche de la côte norvégienne, il parviendra à amerrir en vol plané près de l'île de Kvaløya, l'équipage étant recueilli en mer par des pêcheurs norvégiens.
(© Piotr Forkasiewicz)

Retrouvez-nous sur Facebook :
www.facebook.com/aerojournal.magazine

© Copyright Caraktère.
Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Un vol de démonstration de He 111 B de la KG 257 sur les Sudètes en 1938.
(Sauf mention contraire, toutes photos Coll. auteur)

0 CRÉATION DE LA « LÖWENGESCHWADER » ET AVANT-GUERRE

L'AVANT-GUERRE

Comme il en fut pour toutes les unités de la Luftwaffe naissante, la formation de la KG 26 fut mouvementée et chaotique, cela autant par manque de moyens que de personnel. En 1937, la KG 257 devait être levée sur les aérodromes de Burg, Lüneburg et Stendal. Ceux-ci n'étant cependant pas achevés, il fallut faire avec ce que l'on avait.
-Les éléments du I./KG 257 se rassemblèrent ainsi en avril 1937 à Zerbst. Son *Kommandeur* était l'*Oberstleutnant* (*Obstlt.*) Gerhard Conrad, un ancien fantassin de la Première Guerre mondiale demeuré à la Reichswehr avant d'obtenir un diplôme d'ingénieur et de passer en 1935 à la nouvelle Luftwaffe.

- Le II./KG 257 put s'installer à la même date à Lüneburg, son *Kommandeur* étant un *Major* Simon sur lequel on ne sait pas grand-chose.
- Le III./KG 257 fut formé de bric et de broc également en avril 1937 et fut basé à Langenhagen.

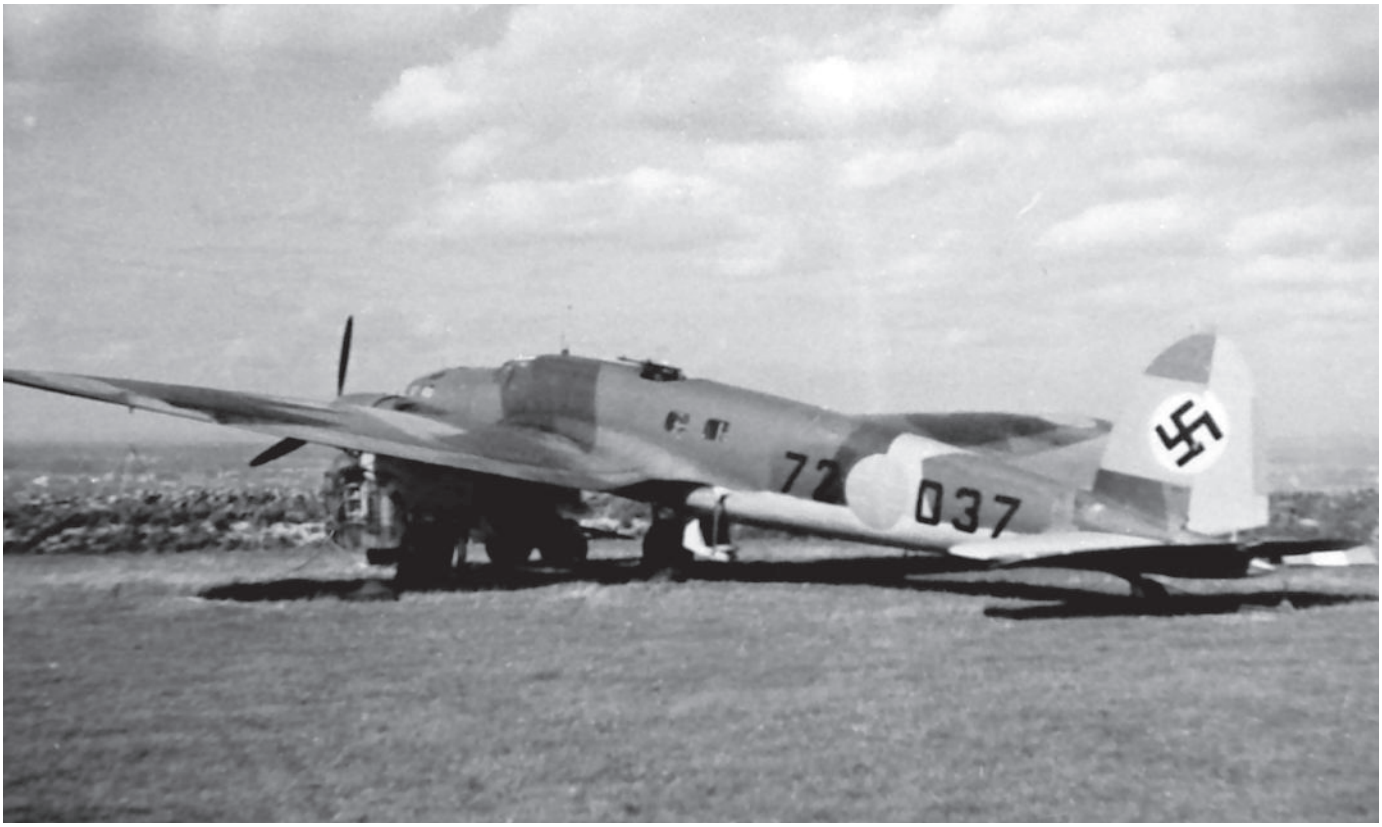
La nouvelle KG 257 reçut comme marque distinctive le chiffre 72. Il semble qu'initialement, les trois *Gruppen* perçurent des Junkers Ju 52. Ils furent cependant rapidement remplacés par des Heinkel He 111 B. Après quelques mois d'entraînement, divers changements eurent lieu. En octobre 1937, le III. *Gruppe* fut redésigné IV./KG 152 et se sépara de l'escadre. Au début de 1938, le I./KG 257 quitta Zerbst pour Lübeck-Blankensee etopéra désormais, comme le II. *Gruppe*, sur le nord de l'Allemagne. Le 1er avril 1938, bien que l'escadre n'eût plus que deux *Gruppen*, un *Stab*/KG 257 fut levé avec à sa tête l'*Oberst* Wolfram *Freiherr* von Richthofen, un cousin du « Baron rouge » de la Grande Guerre, lui-même as aux huit victoires.
Les équipages effectuèrent de nombreux*Deutschlandsflüge*, ces vols d'orientation permettant de relier tous les récents aérodromes militaires du pays. Les survols des Alpes étaient appréciés et, grâce à la proximité de la Baltique, les équipages de bombardiers s'entraînèrent régulièrement aux attaques de navires, des cibles mouvantes souvent difficiles à atteindre. Une spécialisation qui allait marquer l'unité.
Lors de l'*Anschluss*de mars 1938, la KG 257 fut mise en alerte

mais, au vu de la distance, il est douteux qu'elle aurait pu être appelée pour effectuer des démonstrations de force. En revanche, la même année, les He 111 B furent engagés dans l'opération d'annexion des Sudètes, se contentant néanmoins de survoler la Tchécoslovaquie en formations compactes.

Entretemps, plusieurs membres d'équipages étaient partis pour l'Espagne opérer – le plus souvent pendant six mois – au K/88, la section de bombardiers de la *Legion Condor*, cela pour y gagner de l'expérience. Le *Kommodore* Richthofen étant parti à son tour outre-Pyrénées, il fut succédé par le *Generalmajor* Hans Siburg, un ex-officier de marine. Initialement, l'unité avait fait le choix d'un griffon comme insigne. Cependant, lors de l'installation du *Stab* à Lüneburg, elle adopta définitivement un écu arborant le lion en bois du duc Heinrich der Löwe exposé sur l'église de Bardowick.

◥ Un des tout premiers bombardiers Heinkel He 111 B de la KG 257 lors de l'hiver 1937-1938.

▶ L'insigne au lion de Lüneburg fut en définitive adopté par l'escadre de bombardement.



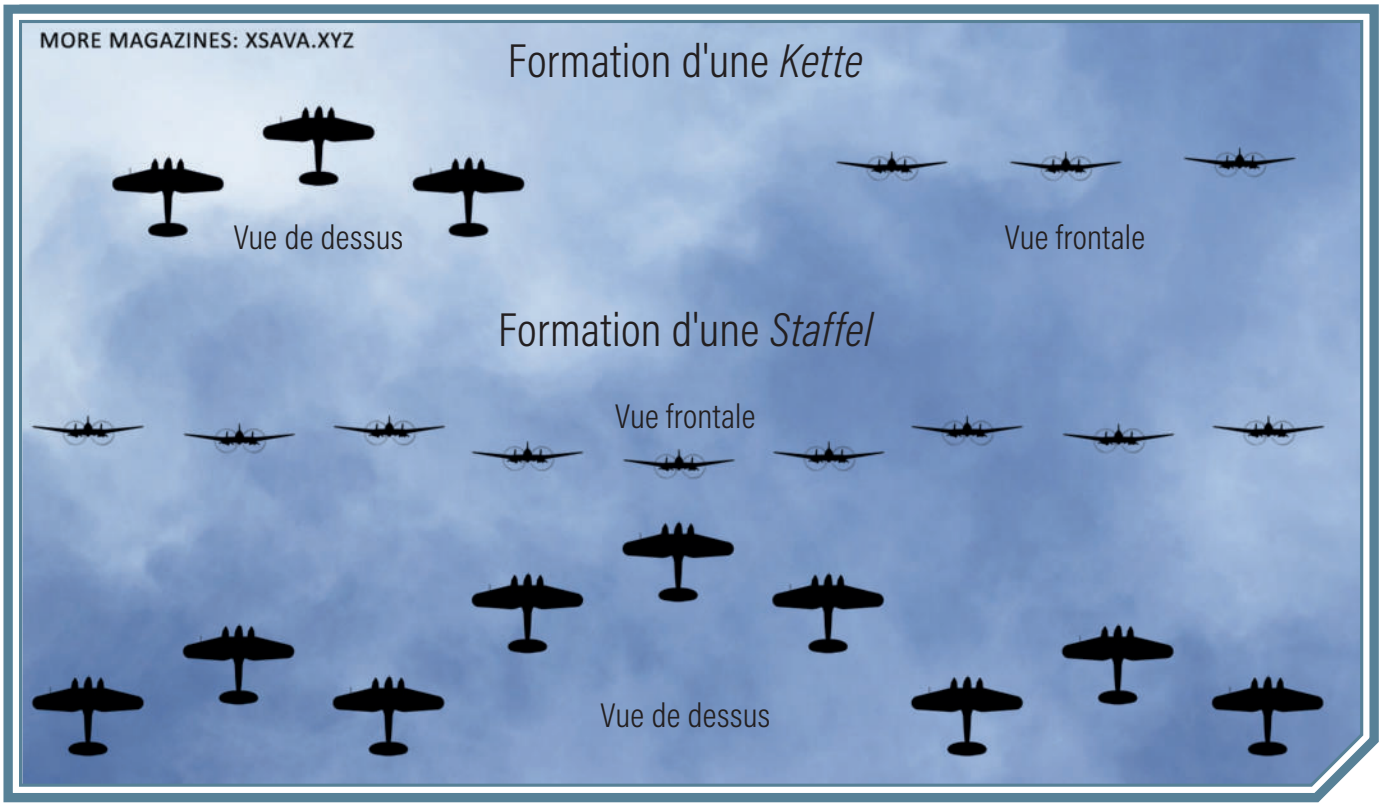
Cela avec la devise : *Vestigium Leonis* (la trace du lion). D'où son surnom de « Löwengeschwader » (escadre au lion).
Le 1er mai 1939 vit une réorganisation en profondeur de la Luftwaffe à la suite des tensions internationales. La KG 257, renommée KG 26 et se voyant attribuer le code 1H+, céda ses He 111 « Bertha » aux écoles ou à des unités de liaison et se reconvertit sur He 111 H-1. Il fallut quelques semaines et des entraînements accélérés pour que l'escadre devienne opérationnelle. Une partie des avions fut par ailleurs équipée de *Y-Verfahren*, une aide à la navigation. Ces bimoteurs étaient reconnaissables aux trois antennes dressées sur le fuselage permettant de capter des impulsions émises par des stations radio. Le système fut progressivement perfectionné (Knickebein, Wotan…), permettant un meilleur guidage mais visant également à affiner la précision du bombardement.
Après avoir reçu un lot de He 111, on forma une *Stabsstaffel* d'une demi-douzaine d'appareils chargée principalement de la reconnaissance.
À cette époque, le I./KG 26 était mené par le *Major* Walter Loebel qui cumulait cette fonction avec celle de commandant de l'aérodrome de Lüneburg. Le II./KG 26 était dirigé par l'*Obstlt.* Joachim von Busche, ex-*Staffelkapitän* de la 1./KG 257. ✦

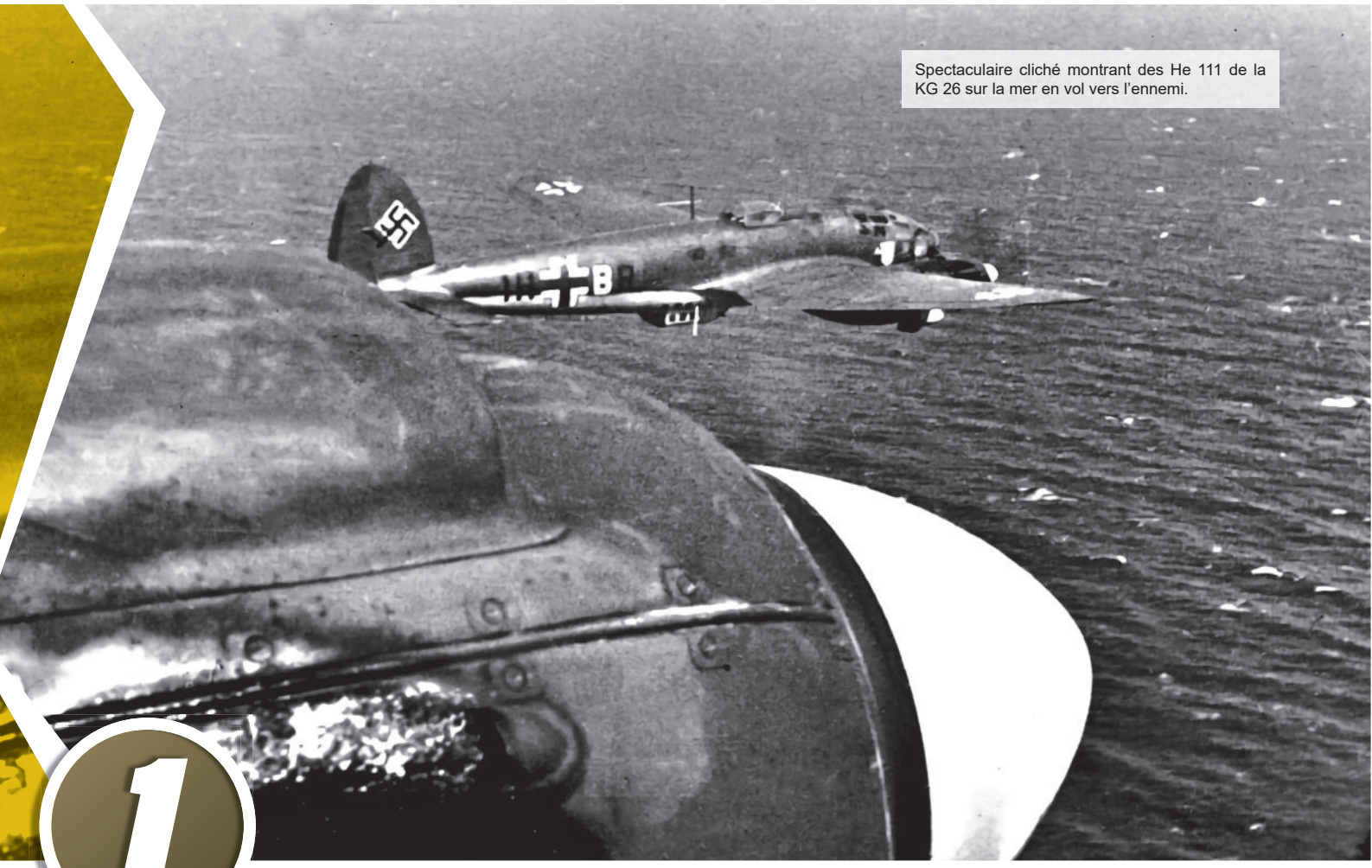
Pour prendre part à un exercice d'envergure, les *Balkenkreuz* des appareils « d'un des deux camps » ont été recouvertes par un disque.

Un Heinkel He 111 B de la *Geschwader* en attente sur son terrain entre deux vols.

▲ Désormais équipée de He 111 H-1, la KG 26 prit part en août 1939 à d'importantes manœuvres aériennes qui, selon plusieurs inspecteurs de la Luftwaffe, auraient cependant fait apparaître un « manque de professionnalisme » des équipages de bombardiers.

Les formations de combat des unités de bombardiers





Spectaculaire cliché montrant des He 111 de la KG 26 sur la mer en vol vers l'ennemi.

1 DE LA POLOGNE À LA FRANCE

LE TEMPS DES VICTOIRES-ÉCLAIRS

LA CAMPAGNE DE POLOGNE

En soirée du 25 août 1939, les premiers ordres de mobilisation parvinrent à l'escadre. Alors que le II./KG 26 quittait Lüneburg pour Werneuchen et Gabbert, le I./KG 26 demeura à Blankensee avec pour mission de protéger le secteur côtier. Les deux *Gruppen* allaient connaître des trajectoires différentes.

Le *I./KG 26*

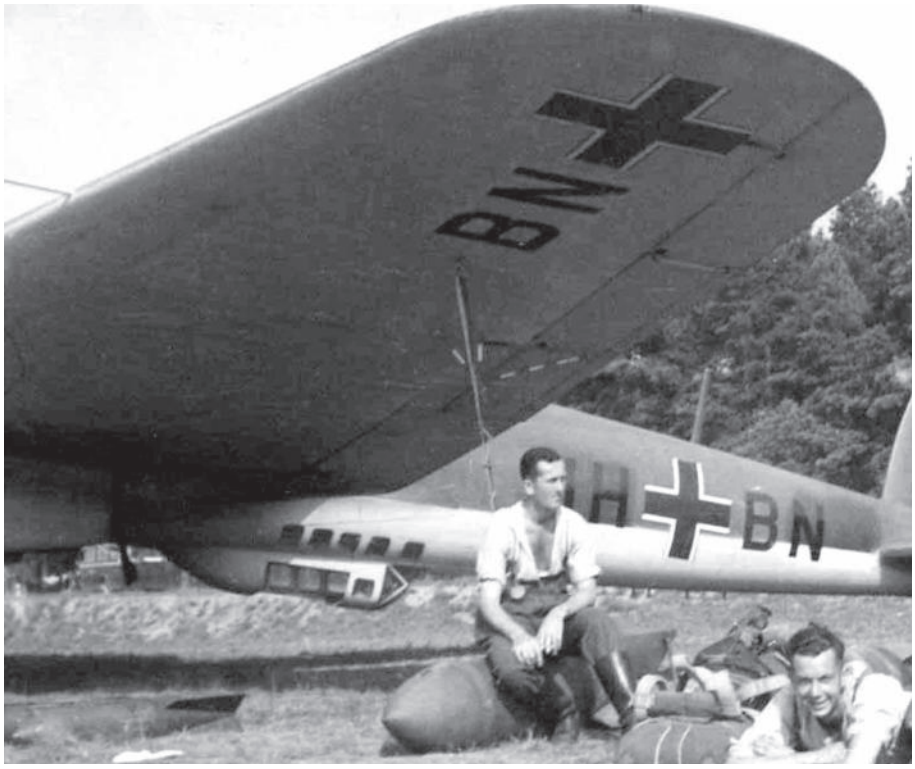
Le 1er septembre, le I. *Gruppe* disposait de 36 He 111 (dont 32 en état de vol) et des détachements gagnèrent Westerland. Le 3, lorsque la Grande-Bretagne et la France déclarèrent les hostilités au *Reich*, la mer du Nord devint théâtre de guerre. Des missions de reconnaissance furent ainsi régulièrement lancées sur la mer. Le 16 vit le retour de tous les avions à Blankensee, même ceux de la 3./KG 26 qui opéra très temporairement en Pologne (voir plus loin).

Le *II./KG 26* et la *Stabsstaffel*

À la veille de l'invasion de la Pologne, le II./KG 26 disposait de 35 He 111 H (31 en état de vol). Le 26 août, le *Gruppe* se rassembla à Gabbert (Poméranie). Les ordres furent reçus en soirée du 31 août et, le 1er septembre, vers 2h00, les hommes furent réveillés. Durant la nuit, les bimoteurs avaient été ravitaillés en carburant, bombes et munitions. Des appareils de l'escadrille d'état-major décollèrent en reconnaissance puis, vers 11h30, la trentaine de bombardiers partit attaquer des objectifs dans le secteur de Posen (gares et casernes), cela sous la protection de Messerschmitt Bf 110 du I./ZG 2. Au retour, les appareils furent ravitaillés puis repartirent sur le même secteur.

▶ Sur le terrain de Gabbert, en Poméranie, le Heinkel 1H+BN en attente à la 5./KG 26.

◢ Les mécaniciens chargent les bombes à bord de ce He 111 de la « Löwengeschwader » sur le terrain de Częstochowa (Tschenstochau en allemand).



Les deux jours suivants, la « KG Siburg » (comme on désignait le II./KG 26) attaqua des concentrations de troupes polonaises à Thorn et Lodz. En dépit de la chasse et de la DCA adverses, l'unité ne déplora dans un premier temps aucune perte humaine ou matérielle. Mais, le 4, lors d'une manipulation de bombes, une SC 50 explosa, faisant détonner d'autres projectiles et enflammant un dépôt d'essence. Deux Heinkel de la 5./KG 26 furent détruits, plusieurs autres endommagés à des degrés divers mais, surtout, sept tués furent à déplorer. Il va de soi que cette catastrophe mit un frein aux opérations du *Gruppe*. Il fallut deux jours pour tout déblayer et, le 9, des équipages de la 5. *Staffel* gagnèrent Oranienburg pour prendre possession de neuf He 111.

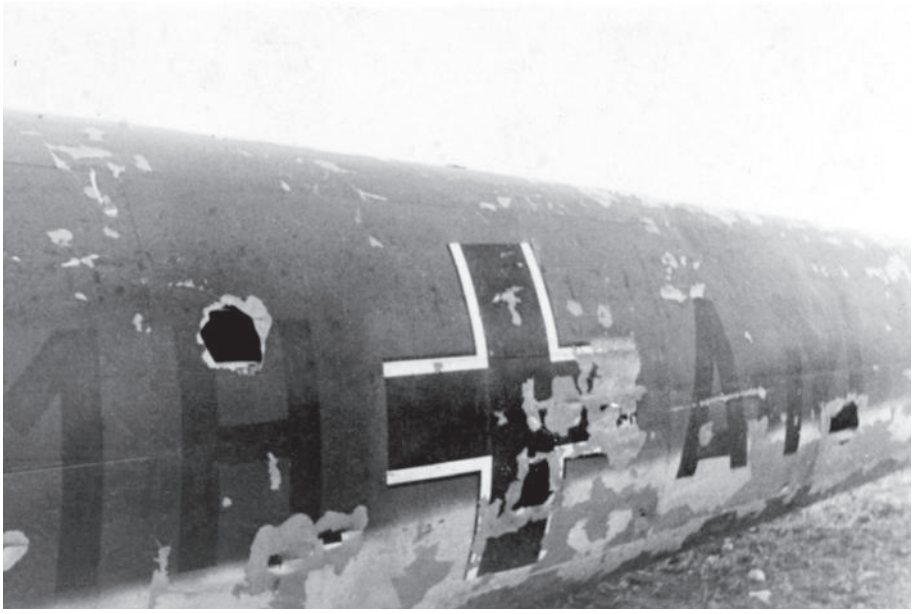
Pendant ce temps-là, les 4. et 6./KG 26 poursuivirent leurs missions qui furent parfois périlleuses. Le 6, lors d'un mitraillage à basse altitude près de Lowitsch, trois He 111 de la 4./KG 26 furent abattus par des tirs venus du sol. Un équipage fut porté disparu, un autre put revenir dans ses lignes, deux aviateurs du troisième furent tués tandis que leurs deux camarades furent capturés.

La 5./KG 26 amoindrie étant retirée de la ligne de front, la 3./KG 26, alors un peu inutile à Westerland, fut appelée à Gabbert. Le lendemain, les nouveaux arrivés furent tout de suite engagés sur l'aérodrome de campagne de Grodek.

À la suite du rapide retrait des forces polonaises, les hommes de la « Löwengeschwader » déménagèrent à Niederellguth, concentrant désormais leurs attaques sur Lemberg (Lviv). Il n'y eut dès lors plus de pertes humaines, même si quelques appareils furent endommagés par les tirs adverses. Et, dès le 12 septembre, les 3., 4. et 6./KG 26 furent rappelées dans le nord de l'Allemagne après avoir connu un baptême du feu polonais qui, contrairement à bien d'autres unités de la Luftwaffe, n'avait pas été trop éprouvant. Officiellement, cinq He 111 avaient été entièrement détruits et une douzaine d'autres avariés à des degrés divers. On peut estimer que l'unité avait perdu dix tués (aviateurs et personnels au sol).

▲ Le 4 septembre 1939 à Gabbert, une explosion accidentelle détruisit plusieurs appareils de la 5. *Staffel* tout en tuant sept membres du personnel.

▼ Posé en urgence d'un He 111 à Tschentschochau (Częstochowa). Un appareil victime de la DCA polonaise ?



OPÉRATIONS SUR LA MER DURANT LA « DRÔLE DE GUERRE » (SEPTEMBRE 1939-DÉBUT AVRIL 1940)

Bien qu'ayant déclaré la guerre au *Reich*, Grande-Bretagne et France agirent fort timidement, demeurant l'arme au pied, tandis que l'armée britannique acheminait dans l'Hexagone – sans se presser – un corps expéditionnaire disposant d'avions le plus souvent désuets. Faisant infructueusement des propositions de paix dans ses discours du début du mois d'octobre, Hitler ne désira pas provoquer l'adversaire, conscient avec son entourage de la faiblesse de ses forces, capables pour le moment de l'emporter dans un conflit frontalier mais pas dans une guerre européenne. Pour l'Allemagne, le principal adversaire était la Grande-Bretagne dominant les mers et c'était donc sur elle que devait se porter l'effort de guerre. Une occasion fut trouvée le 26 septembre lorsque la Royal Navy protégea avec d'importants moyens un sous-marin revenant endommagé du secteur norvégien. Kriegsmarine et Luftwaffe lancèrent dans la bataille un grand nombre d'appareils. Après repérage, neuf He 111 du I./KG 26 et quatre Ju 88 du I./KG 30 attaquèrent divers navires, endommageant le porte-avions *Ark Royal*. Confondant désirs et réalité, les Allemands le déclarèrent tout de suite coulé. La propagande britannique eut beau jeu par la suite de se gausser de son homologue germanique !

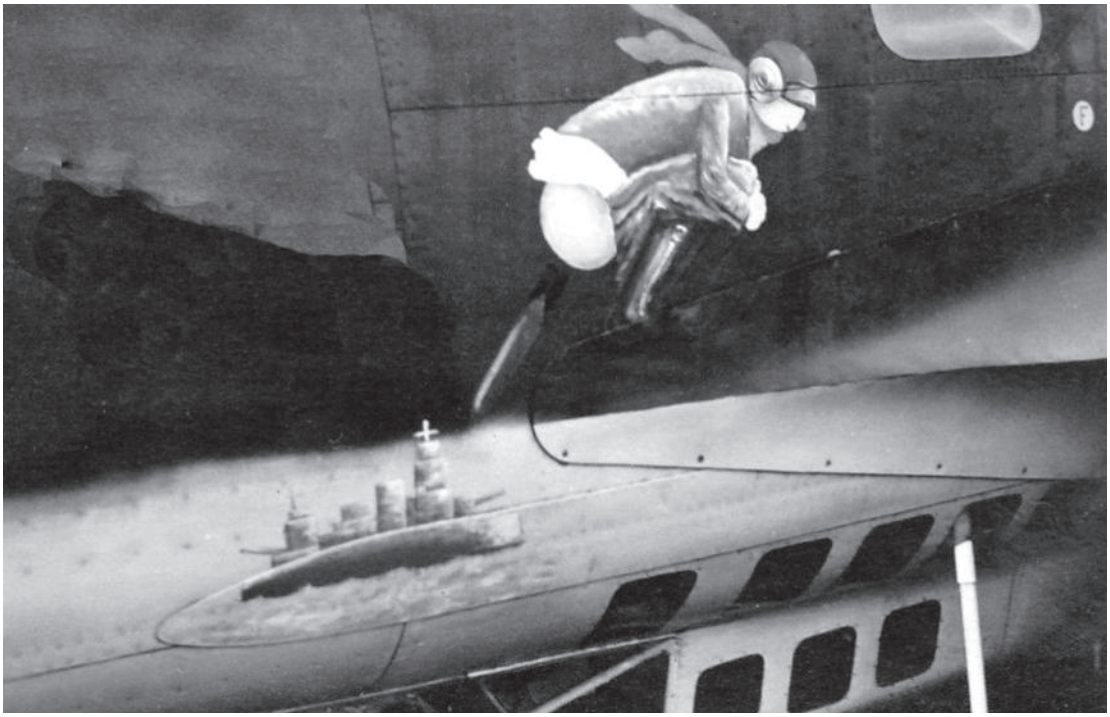
Le lendemain 27, neuf He 111 des 1. et 2./KG 26 engagés en patrouille atteignirent le fameux Firth of Forth écossais mais sans repérer de cibles intéressantes.

Un remaniement devait avoir lieu pour optimiser l'efficacité d'une unité qui avait peu souffert en Pologne. En ce mois de septembre, la KG 26 fut reprise par l'*Oberst* Robert Fuchs, un ingénieur berlinois qui avait servi lors de la Grande Guerre dans les uhlans et l'infanterie. Demeuré à la Reichswehr, il avait étudié les moteurs d'avions et, en 1933, était passé de la Heer à la Luftwaffe, étant affecté dans diverses unités, entre autres en Espagne à la *Legion Condor*. Les deux *Gruppen* reçurent alors des He 111 types H-2 et H-3 plus perfectionnés.

Fin septembre, le I./KG 26 se partageait entre Schleswig et Westerland. Le II./KG 26 partit pour Schleswig, puis pour Westerland.

Désireux de ne pas s'aliéner l'opinion du peuple britannique à ce stade du conflit (en vue d'un partage du monde qui lui laisserait les mains libres sur le continent et surtout à l'est), Hitler avait bridé l'emploi des bombardiers, leurs équipages ne pouvant attaquer que des cibles militaires hors du territoire du Royaume-Uni. Le 9 octobre, la Luftwaffe partit ainsi attaquer la *Home Fleet* dans le secteur du Viking Bank (entre les Shetlands et la Norvège). Pas moins de 127 appareils auraient été engagés pour des résultats très décevants. Deux He 111 de la « Löwengeschwader » se crashèrent au Danemark neutre où leurs équipages furent internés.

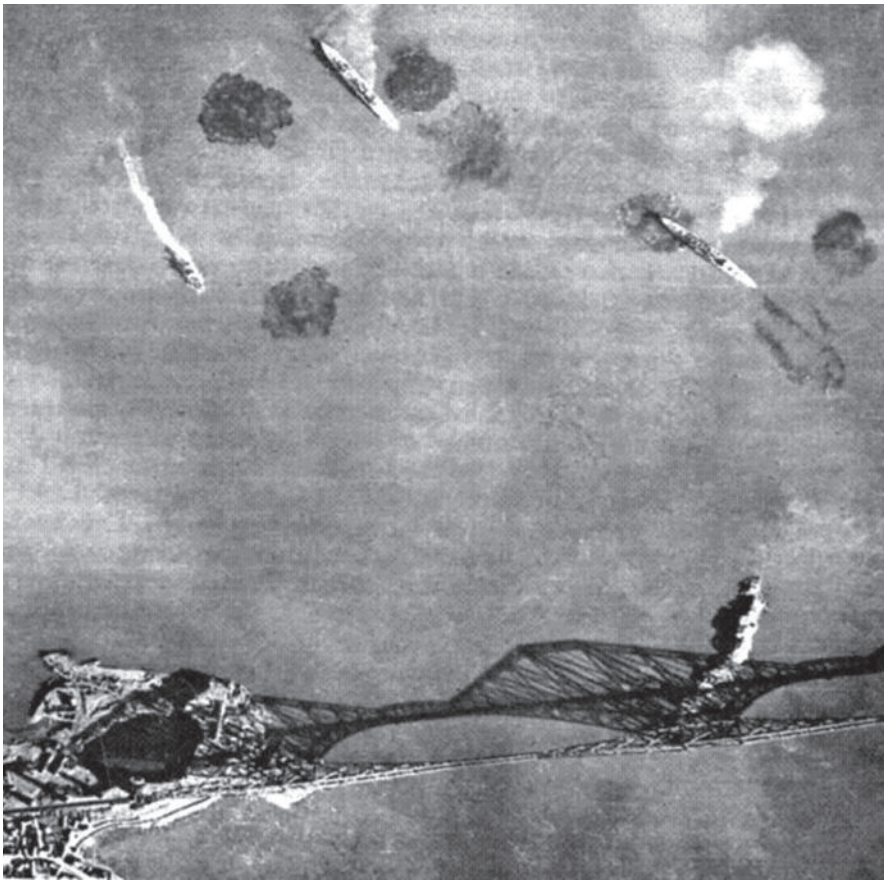
Le 16 octobre, les restrictions aux bombardements ayant été levées puisque le conflit stagnait, des Ju 88 du I./KG 30 partirent sur le Firth of Forth s'en prendre aux navires britanniques repérés peu avant par un He 111 du *Stab*/KG 26 ayant échappé de justesse à l'interception de trois Spitfire du No 602 Sqn.



◤ Un appareil de la 4. *Staffel* (le 1H+AM) de retour de mission après avoir été mitraillé par un PZL.

◀ En début de guerre, les avions de la Luftwaffe, comme ceux « d'en face », furent souvent décorés de manière farfelue et parfois irrévérencieuse. Comme cet insigne au « Bomben kackende Flieger » (qui se passe de traduction) décrivant de manière rabelaisienne la tâche principale de la KG 26 : les attaques de navires. Ces insignes et décorations allaient peu à peu disparaître tout au long de 1940.

Le lendemain 17 fut marqué par une attaque de la grande base navale de Scapa Flow. Le « nid étant vide », les quatre Ju 88 du I./KG 30 ainsi que les treize He 111 du I./KG 26 ne causèrent que des dommages insignifiants. Le communiqué officiel allemand décrivit assez honnêtement le fait : « 18 octobre. Hier, notre Luftwaffe a poursuivi ses opérations contre les ports de la côte orientale anglaise. Dans la baie de Scapa Flow, un vieux navire de guerre a été atteint par des bombes de grand et moyen calibre ».
Le 28 octobre, un He 111 H-2 du *Stab*/KG 26 envoyé en reconnaissance sur le Firth of Forth fut pris à partie par des Spitfire des No 602 et 603 Sqn. Ayant deux tués à bord, le pilote du bombardier se posa brutalement à Humbie près d'Édimbourg. L'appareil, largement intact, fut examiné par les spécialistes de la RAF. Ils y trouvèrent d'imposantes caméras, confirmant que cette machine était engagée en reconnaissance. L'enterrement avec les honneurs militaires au cimetière d'Édimbourg des deux victimes de ce combat vit une foule recueillie. Dix mois plus tard, la mentalité changerait du tout au tout lorsque se répandrait la fumeuse rumeur d'une proche invasion.
Le 1er novembre, comme le conflit gagnait en intensité, on fournit des effectifs complets à l'escadre et un III./KG 26 fut levé à Jesau sous les ordres du *Major* Viktor von Lossberg. Mais il fallut plusieurs mois avant que ce *Gruppe* puisse être considéré comme apte à combattre.
Le 18 novembre, un détachement aérien, le *Luftnachrichtenabteilung* 100, devint *Kampfgruppe* 100. Les He 111 de cette unité aux équipages spécialisés dans la navigation et le PSV (pilotage sans visibilité) allaient appuyer leurs homologues de la KG 26 et opérer de concert avec les bimoteurs de la « Löwengeschwader » sur la mer du Nord et les abords de la Grande-Bretagne pour perturber le trafic maritime.
Le 22 novembre, l'équipage d'un He 111 de la 2./KG 26 ne trouvant pas d'objectif intéressant poussa jusqu'à la côte et coula un désuet hydravion Saro London II du No 201 Sqn ancré à Lerwick Bay.
Ces actions quotidiennes sont attestées par un communiqué officiel allemand du 26 novembre : « Le 25, des formations de notre Luftwaffe ont attaqué des navires anglais dans la partie septentrionale de la mer du Nord. Quatre coups au but ont pu être marqués, entre autres sur un croiseur de la classe Aurora. Quant aux missions de reconnaissance de la Luftwaffe, elles ont été poussées jusqu'aux Shetlands ». Ce jour-là,



◤ Le Firth of Forth, un des lieux stratégiques de la Royal Navy en Écosse, photographié par un appareil du *Stab*/KG 26.

◥ **En haut, à droite :** Le 9 octobre 1939, deux He 111 de la « Löwengeschwader » se crashèrent au Danemark. Ici, le 1H+NM.

▶ Et voici le second posé sur le sol danois (la photo a été fortement retouchée). Les appareils furent détruits et les équipages internés.

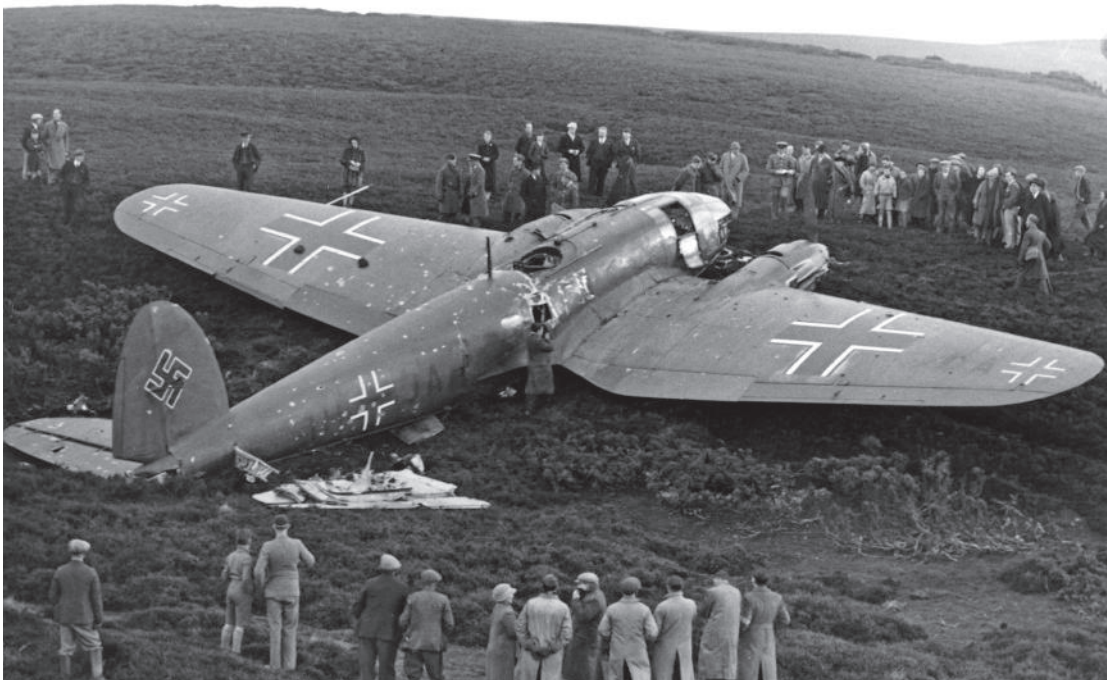
▶ Gros plan sur un équipage lors d'un vol à longue distance sur la mer.

◀ L'*Oberst* Robert Fuchs mena la KG 26 au combat contre la marine britannique.

un He 111 du I./KG 26 revint se crasher à Westerland, victime d'un tir défensif de la DCA de navires.
Tout cela ne se faisait bien sûr pas sans casse et, le 29 novembre, le *Stab*/KG 26 perdit un nouveau Heinkel abattu en mer au large d'Amble par des Hurricane du No 111 Sqn. Le 7 décembre, sept He 111 du I./KG 26 partis sur le Firth of Forth furent interceptés par des Spitfire des No 72 et 603 Sqn. Deux bimoteurs tombèrent en mer avec leurs équipages au large de Bell Rock.
En fin d'année, de nouvelles directives furent émises. Les cibles à attaquer étaient : 1°) les navires arborant pavillon ennemi ; 2°) les navires arborant un pavillon neutre mais évoluant sous la protection d'un convoi ennemi ; 3°) les navires ayant tiré sur les avions allemands ; 4°) les navires dont le nom et le port d'attache avaient été rendus illisibles. La KG 26 était chargée d'attaquer prioritairement les navires marchands, les Ju 88 de la KG 30 se consacrant aux bâtiments de guerre.

▶ Le 17 octobre, un He 111 du I./KG 26 décolla dans la brume de Blankensee et percuta un hangar. Tout l'équipage fut tué y compris l'observateur, le *Fw.* Joseph Ellmann.

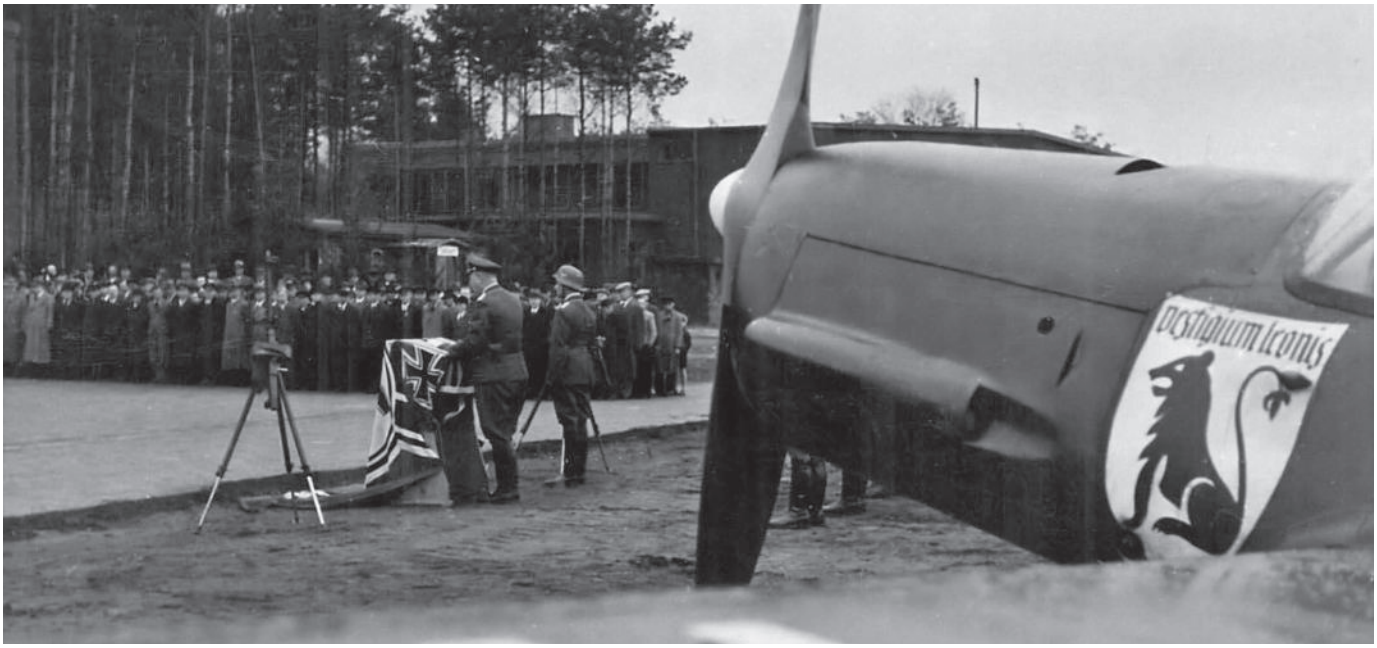
◀ Le premier He 111 perdu sur le sol britannique, le 28 octobre 1939, fut un appareil de la KG 26.



◣ Sur ce fameux He 111 H-2 du *Stab*/KG 26 crashé en Écosse, on note les doubles croix d'extrados des ailes, l'une d'elles étant très grande pour faciliter les identifications.

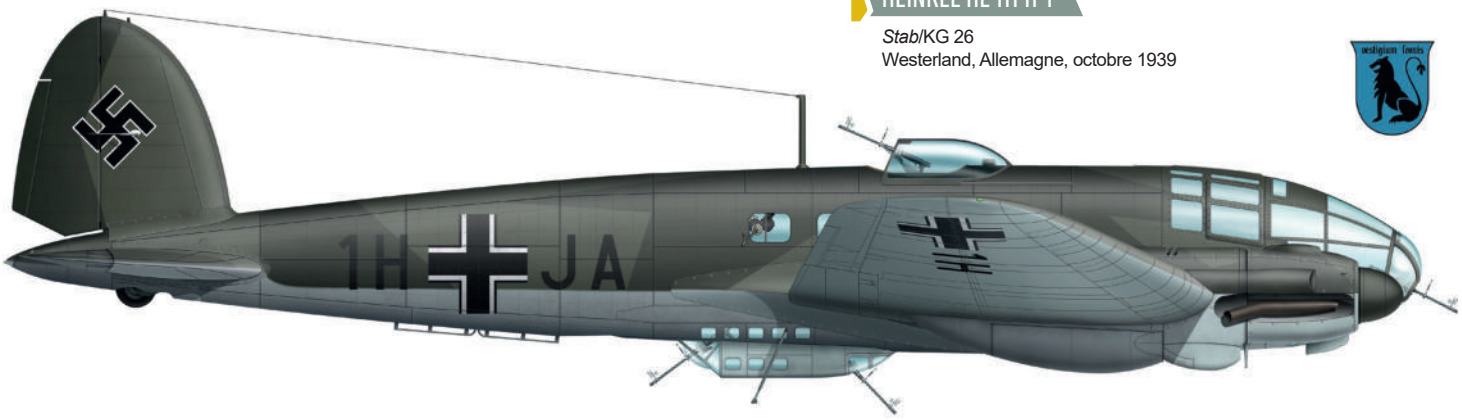
▼▼ **En bas :** Parade devant un Bf 108 de la « Löwengeschwader ».

▼ **Ci-dessous :** L'inhumation à Édimbourg des deux tués de l'équipage draina une importante foule.

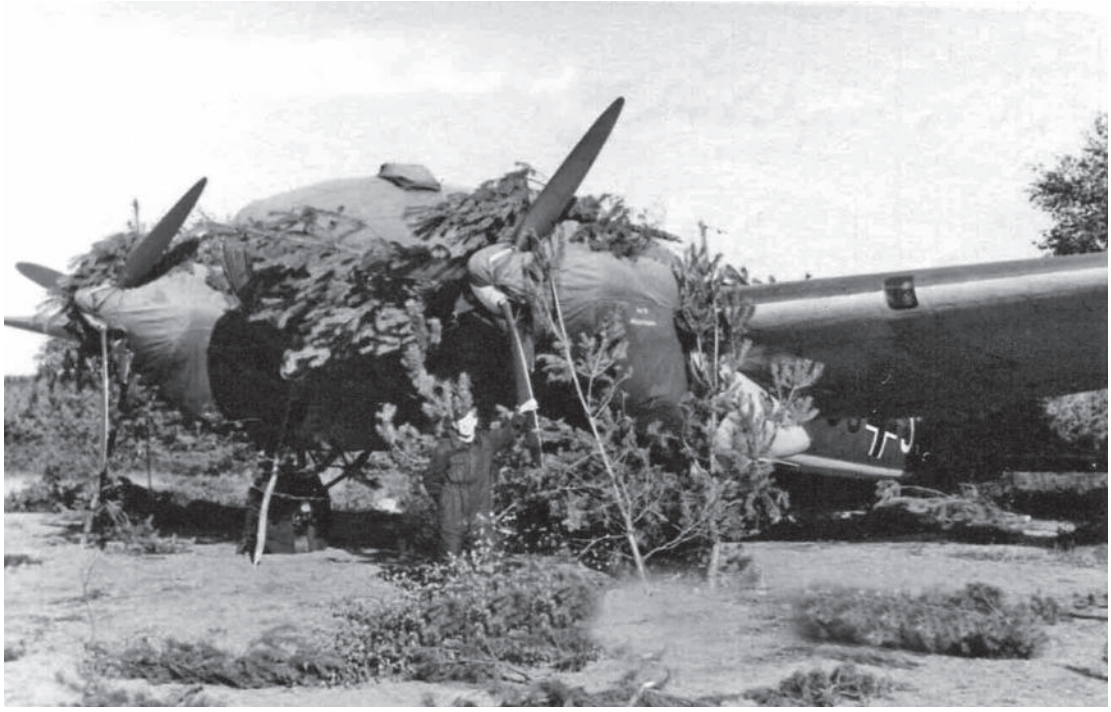


HEINKEL HE 111 H-1

Stab/KG 26
Westerland, Allemagne, octobre 1939



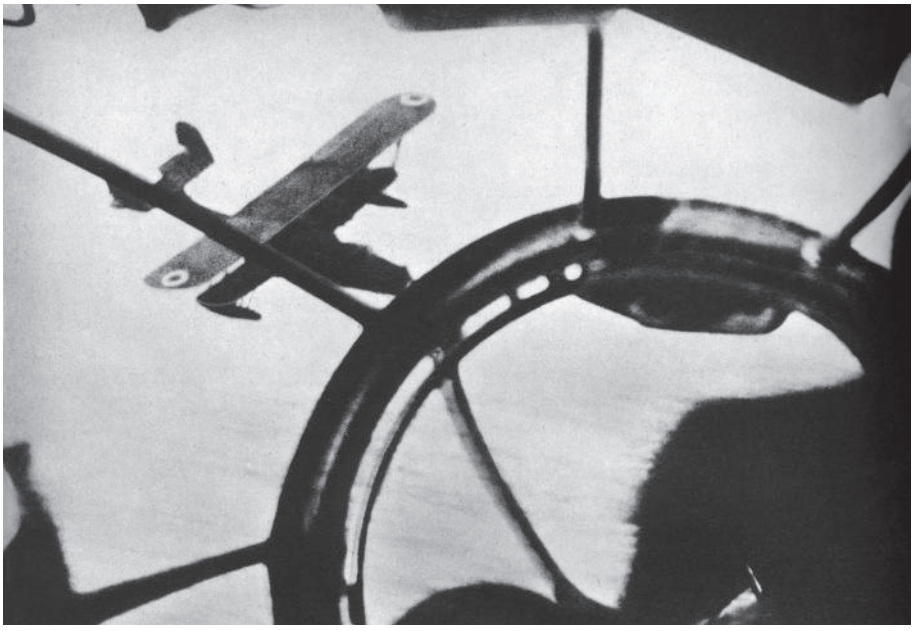
▶ Un Heinkel camouflé sur l'aérodrome de Lüneburg.



◢ Cette photo de médiocre qualité aurait le mérite de montrer le duel près des Shetlands ayant opposé un He 111 de la KG 26 à un Saro London du No 240 *Squadron* le 19 décembre 1939.

Le 17 décembre, la Luftwaffe démontra son efficacité lorsqu'elle ne se heurtait pas à une défense de chasse. Trois He 111 du *Stab*/KG 26 ayant repéré des navires marchands sur la côte Nord de l'Angleterre, une vingtaine d'appareils de la « Löwengeschwader » arrivés quelques heures plus tard coulèrent en un court laps de temps cinq petits cargos et vapeurs. Au retour, un bimoteur s'écrasa à Hörnum, tuant un aviateur.

Le 19 décembre, alors que dix-neuf He 111 du I./KG 26 opéraient en reconnaissance sur la mer du Nord entre la Norvège et les Shetlands, un duel s'engagea entre un des bombardiers et un autre désuet hydravion Saro London du No 240 Sqn. Le pilote de l'hydravion fut tué et son copilote le posa en mer. Le He 111, un moteur endommagé, revint atterrir en urgence sur son aérodrome.



L'arrivée de l'année 1940 ne calma pas les opérations. Le 11 janvier, un He 111 du I./KG 26 fut intercepté par des Spitfire du No 66 Sqn. Deux des attaquants furent endommagés, ce qui permit au bimoteur de s'échapper. Mais l'aérodrome de Westerland ne put être trouvé et le bimoteur se crasha à Skærbæk au Danemark où l'équipage fut interné.

Le 12 janvier, sept He 111 de la 1./KG 26 profitant de l'absence d'escorte coulèrent deux petits bateaux. Le 30 janvier cependant, lors d'une attaque conjointe de navires dans le Firth of Forth, un He 111 H-2 de la 4./KG 26 fut victime avec son équipage d'un Hurricane du No 43 Sqn.

La guerre perdurant, les actions offensives se durcirent dans les deux camps. Le samedi 3 février, le No 43 Sqn abattit trois appareils de la « Löwengeschwader » : un He 111 de la 2./KG 26 au large de Tynemouth, un autre de la 3./KG 26 à Drudridge Bay, et un bimoteur de la 4./KG 26 contraint de se poser près de Whitby. Le vainqueur de ce dernier, le *Flight Lieutenant* Peter Townsend, écrivit par la suite :
« C'était le 3 février 1940. À la tête du *Flight* bleu, je filais bas au-dessus de l'eau. [...] Tiger, un de mes ailiers, m'avait accusé un jour de le faire voler si bas, presque à frôler le bout de la jetée de Blyth, que les embruns avaient éclaboussé son pare-brise. Mais ce n'était qu'en faisant du rase vagues que nous pouvions éviter la détection par les Heinkel nichés dans les nuages. L'équipage du Heinkel, précisément, que je repérai ce matin-là, nous vit

▲ **Ci-dessus :** Un appareil de la 5./KG 26 sous bonne garde en hiver. On distingue sur le dos du fuselage les trois antennes du système de guidage *Y Verfahren*.

▲ **En haut :** Débris du He 111 crashé au Danemark le 11 janvier 1940. Bien que l'on ait dit que l'équipage saborda sa machine, il semble que ce fut le choc violent qui détruisit l'appareil.

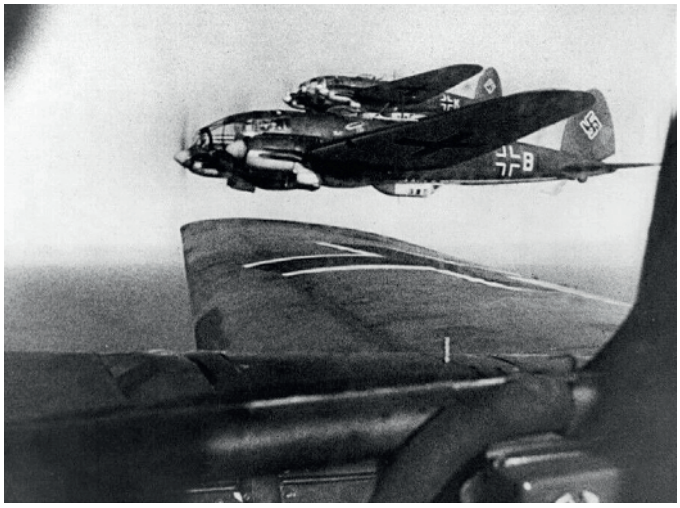
◥ **En haut, page droite :** Le contre-torpilleur *Z3 Max Schultz*, coulé par erreur par la KG 26 la nuit du 22 au 23 février 1940. (Coll. Kadari)

◀ Le 9 février 1940, le 1H+EN de la 5./KG 26, engagé dans une attaque de navires, fut endommagé par un Spitfire et se posa à North Berwick Law. Son train se prit dans un fossé (ou percuta un muret) et l'appareil se mit en pylône.

seulement quand mes balles commencèrent à taquiner son bombardier. Alors, les traçantes rouges se mirent à gicler de ses mitrailleuses arrière. Mais, dans la première et intrépide griserie de l'action, je me croyais invulnérable comme Achille. Le Heinkel évita de justesse les falaises de Whitby et atterrit en catastrophe dans la neige derrière cette ville. C'était le premier bombardier allemand abattu sur sol anglais depuis la Première Guerre ». Il n'y eut qu'un survivant de l'équipage visité à l'hôpital par Townsend et ses camarades. Le 9 février, l'*Unteroffizier* (*Uffz.*) Helmut Meyer de la 5./KG 26 fut contraint, après l'attaque d'un Spitfire du No 602 Sqn, de se poser en catastrophe à North Berwick Law. Le bombardier se mit en pylône mais fut relativement intact. Les trois survivants de l'équipage n'eurent pas le temps ou la présence d'esprit de le saborder, si bien que ce bimoteur entra ensuite à la RAF comme AW177, servant au No 1426 *Flight*, unité rassemblant les avions de prise.

Les opérations nocturnes demeuraient néanmoins hasardeuses. Ainsi, la nuit du 22 au 23 février, à la suite d'un manque de coordination entre Kriegsmarine et Luftwaffe, des He 111 bombardèrent des *Zerstörer* (contre-torpilleurs) évoluant dans le Doggerbank, coulant les *Z1* et *Z3*, ce qui entraîna la mort d'environ 300 marins. Ni les équipages des bimoteurs, ni ceux des destroyers n'avaient été prévenus des missions réciproques.

Le 27 février, la Luftwaffe envoya cinq appareils de la « Löwengeschwader » sur le convoi Alice cabotant le long des côtes anglaises. Deux Heinkel He 111 H-3 de la 2./KG 26 furent abattus en mer par les No 152 et 609 Sqn. Un équipage fut capturé. L'autre périt. En février, le III./KG 26 devenu opérationnel fut redésigné K.Gr. 126, un nouveau III./KG 26 voyant immédiatement le jour à la suite de la simple redénomination du I./KG 28.



▲ **Ci-dessus :** L'*Oberst* Robert Fuchs, menant la KG 26, reçut la Croix de chevalier de la Croix de fer (*Ritterkreuz*) le 6 avril 1940.

◥ Des appareils de la 3./KG 26 sur la mer du Nord.

▶ Un équipage de la KG 26 se gausse du Premier britannique Neville Chamberlain et de Winston Churchill en déployant des parapluies.

Le destin d'un avion capturé : le He 111 WNr. 6853/AW177

Cet appareil fut construit aux usines d'Oranienburg puis remis le 22 août 1939 à la 5./KG 26 basée alors à Westerland. Le 9 février 1940, l'appareil prit part à une attaque du Firth of Forth. L'équipage comprenait l'*Uffz.* Helmut Meyer (pilote), l'*Uffz.* Franz Wieners (radio), l'*Uffz.* Josef Sangel (observateur) et l'*Obergefreiter* (*Ogfr.*) Heinz Hedgemann (bombardier/mitrailleur). Sur le chemin de l'aller, le bombardier fut attaqué par le Spitfire I du *Squadron Leader* Andrew Farquhar du No 602 Sqn, étant alors contraint de se poser dans un terrain marécageux près de Berwick Law. Le radio avait été tué dans ce bref combat. Bien que l'avion percuta un muret de pierres, les dégâts (incluant des réservoirs troués) furent minimes et l'appareil fut réparé *in situ* avant d'être pris en mains par le RAE et acheminé par voie des airs au siège des services techniques de Turnhouse le 14 août 1940 sous l'escorte de deux Hurricane. Il y reçut le *Serial* AW177 et, le 12 septembre 1941, passa à l'*Air Fighting Development Unit* de Duxford avant de revenir au RAE le 6 octobre. Le 7 décembre, il repartait vers Duxford pour être versé au No 1426 (EAC) *Flight*. Il y servit deux ans et, en juillet 1943, fut un des avions du film *Combat America* réalisé par Clark Gable. Il fut cependant perdu le 10 novembre 1943 dans un accident à l'atterrissage à Polebrook. Son pilote, le *Flying Officer* Freddy Barr, fut surpris par le Ju 88 HM509, appareil de prise de la même unité, qui lui coupa la route. Il se lança instinctivement dans une manœuvre d'évitement mais percuta le sol. Barr fut tué avec six de ses dix passagers. À l'époque, l'appareil était peint en deux tons de vert foncé sur les surfaces supérieures, les surfaces inférieures étaient recouvertes de peinture jaune, tandis que les hélices et leurs casseroles étaient en noir.

Un « tour de passe-passe » typique des tâtonnements de la Luftwaffe tout au long de la « Drôle de guerre ». Le *Gruppe* s'établit à Schwerin, toujours sous les ordres de von Lossberg. Le 16 mars en soirée, une importante formation de vingt-et-un He 111 du I./KG 26 et de dix-huit Ju 88 du I./KG 30 attaqua Scapa Flow. Le croiseur *Norfolk* et un navire ravitailleur (l'*Iron Duke*) furent endommagés. Des éclats de bombes atteignant la terre ferme frappèrent un homme de vingt-sept ans, premier civil tué pour fait de guerre sur le sol britannique lors du Second Conflit mondial. Ce qui incita le *Bomber Command* à lancer des raids de représailles sur le *Reich*. Le 20 mars, un Heinkel de la 6./KG 26 ne revint pas d'une reconnaissance de Scapa Flow. Le 3 avril, un He 111 du *Stab* II./KG 26 se posa en mer après un combat avec le No 41 Sqn. L'équipage du *Gruppenkommandeur*, l'*Oblt.* Hans Hefele, fut capturé. Un des Spitfire dut également amerrir.

La KG 26 ayant largement opéré durant toute cette période avec des pertes conséquentes, son *Kommodore*, l'*Oberst* Robert Fuchs, se vit décerner la *Ritterkreuz*. Cette décoration visait à honorer les hommes sous son commandement.

Le 8 avril, pour préparer l'opération « Weserübung » (l'invasion du Danemark et de la Norvège), la Luftwaffe attaqua de nuit Scapa Flow, perdant trois He 111 du II./KG 26, tous victimes du No 43 Sqn. Un H-3 de la 6./KG 26 se posa en urgence sur l'aérodrome de Wick avec deux tués à bord mais ce Heinkel capturé ne serait pas entré à la RAF.

Bilan de la KG 26 lors de ses missions en mer durant la « Drôle de guerre »

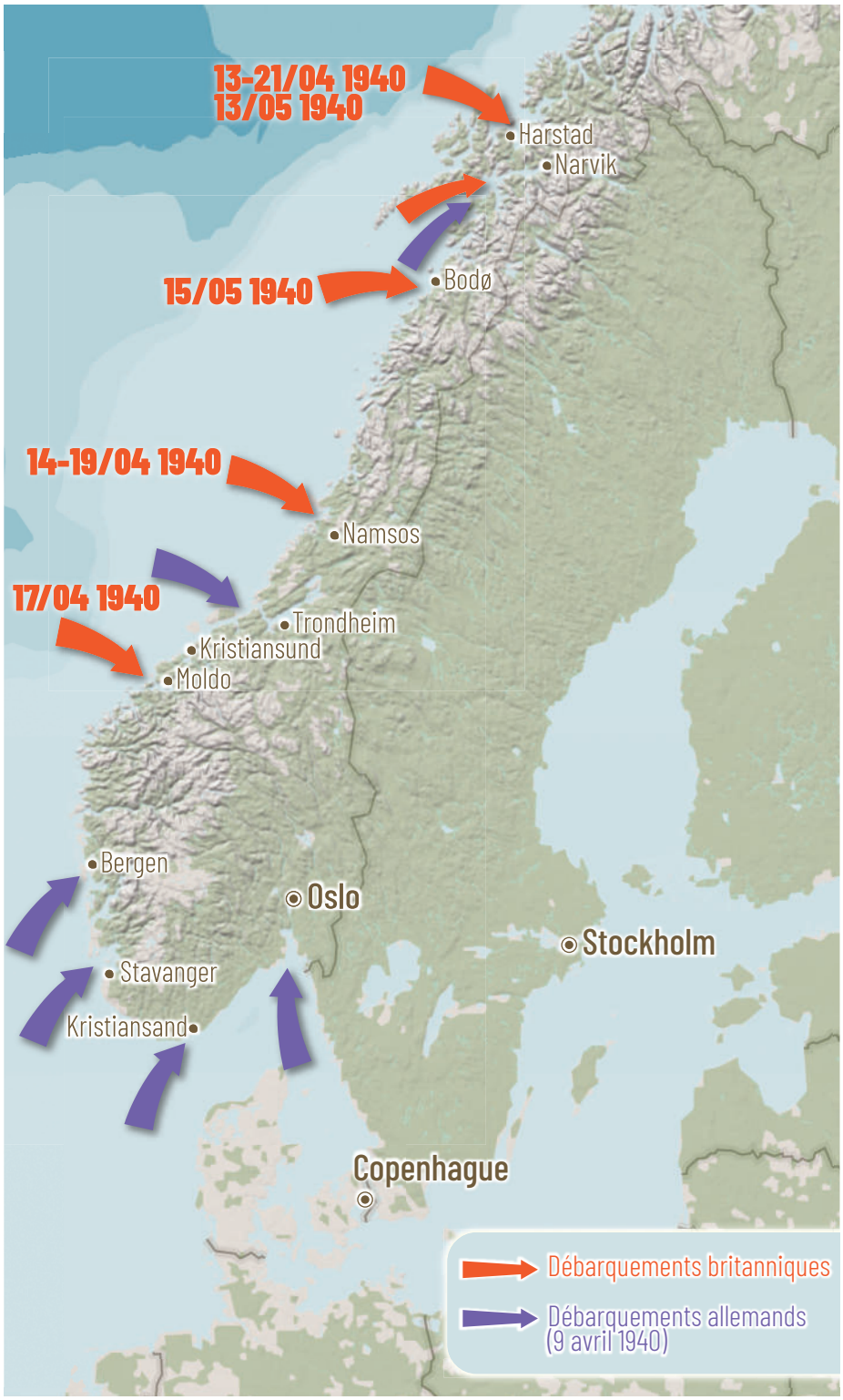
Tout au long de ces treize semaines courant de la mi-décembre 1939 au déclenchement de la campagne scandinave début avril 1940, la KG 26 perdit 25 He 111. En contrepartie, elle remporta quelques succès. Selon un relevé couvrant la période du 17 décembre 1939 au 9 avril 1940, elle revendiqua la destruction de 60 navires (dont le destroyer *Ferbin*) tout en endommageant 80 bâtiments divers (dont cinq à Scapa Flow). Si l'on peut légitimement mettre ces chiffres en doute, au moins la moitié de ces navires pourrait être attribuée à la KG 26 (opérant de concert avec le K.Gr. 100).

OPÉRATION « WESERÜBUNG » (AVRIL-DÉBUT JUIN 1940)

La « Drôle de guerre » se traînant, les Franco-britanniques décidèrent de lancer une opération d'envergure pour couper la route du fer suédois alimentant le *Reich*. Pour ce faire, il fallait débarquer en Norvège. Mais la Wehrmacht leur dama le pion en anticipant leur action et en lançant un jour plus tôt l'opération « Weserübung », l'invasion de la Scandinavie. La « Löwengeschwader », disposant d'appareils à long rayon d'action ainsi que d'équipages compétents dans les engagements maritimes, était toute désignée pour se retrouver à la pointe des combats. Elle fut dès lors soumise au X. *Fliegerkorps*. Le 6 avril 1940, le *Kommodore* Fuchs (ayant reçu la Croix de chevalier le jour même) se rendit à Hambourg pour discuter des actions futures. L'escadre devait être engagée au complet, deux *Gruppen* étant affectés surtout à l'attaque de navires, le troisième opérant en appui des troupes au sol. Le 8, ordre arriva de gagner les aérodromes opérationnels. Les *Stab* et I./KG 26 déménagèrent à Varel, le II./KG 26 à Marx et le III./KG 26 à Neumünster puis, peu après, à Westerland où se rassemblaient également les appareils de transport destinés aux troupes aéroportées.
La nuit du 8 au 9 avril, comme vu plus haut, le II./KG 26 vola exceptionnellement sur la base navale de Scapa Flow pour tenter de réduire l'efficacité de la Royal Navy mais subit pas moins de quatre pertes.

9 avril 1940

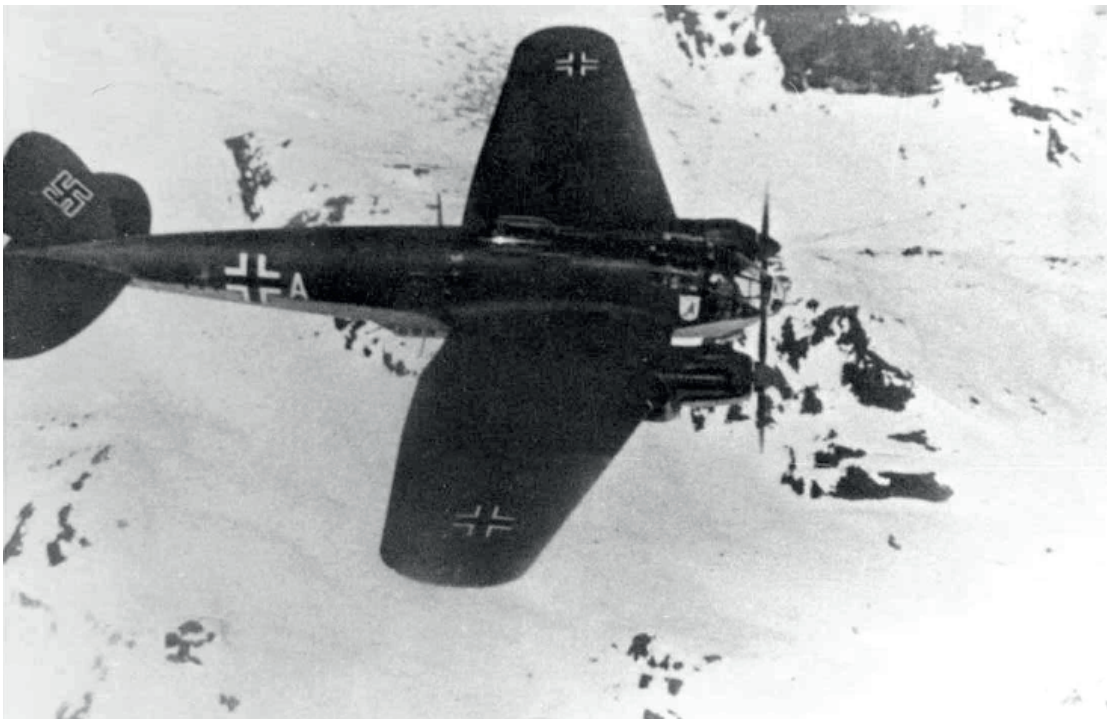
Le III./KG 26 quitta Westerland vers 5h00, volant de conserve avec les Junkers Ju 52 chargés de parachutistes et de fantassins devant capturer les aérodromes norvégiens de Fornebu, Sola, Kjeller et Stavanger. Le mauvais temps gêna fortement les opérations et les combats furent parfois fort confus mais, le jour même, ces terrains d'aviation tombèrent entre les mains allemandes, un sérieux atout pour les opérations subséquentes. Lors des missions aux alentours d'Oslo, vingt-huit He 111 du III./KG 26 bombardèrent la base navale de Horten et le fort de Bolcerne, perdant un appareil victime de la DCA : un aviateur fut tué, ses trois camarades atteignant l'aérodrome d'Oslo-Fornebu à pied malgré leurs blessures. Un autre Heinkel 111 fut de même frappé par un obus mais atterrit sans mal à Fornebu. La résistance norvégienne à Kristiansand fut telle que seize appareils des 2. et 3./KG 26 furent appelés en appui. Ils firent taire les batteries côtières d'Odderøya et Gleodden, mais le He 111 dans lequel volait le *Staka* Schaeper (2./KG 26) fut abattu par la DCA. Il fut posé sur la mer et l'équipage au complet, récupéré par le démineur *M1*, fut amené à Stavanger. La KG 26 intervint également largement sur d'autres positions défensives d'Oslo comme Kaholmene et Oscarsborg et, en soirée, la capitale norvégienne fut capturée. Un reconnaissance aérienne ayant signalé un important convoi de navires de guerre évoluant entre les Shetlands et la côte norvégienne, quarante-et-un appareils des I. et II./KG 26 ainsi que quarante-sept Ju 88 de la KG 30 décollèrent pour les contrer. Les Heinkel attaquèrent horizontalement et les Junkers en piqué. Des impacts furent observés sur le cuirassé *Rodney*, sur les croiseurs *Devonshire, Southampton* et *Glasgow* ainsi que sur quelques destroyers.
En cette fin de journée du 9 avril, le bilan de la « Löwengeschwader » était acceptable. Deux appareils avaient certes été abattus mais les pertes humaines demeuraient limitées. Les aérodromes norvégiens avaient été capturés et les navires alliés quelque peu malmenés. Les troupes au sol avaient reçu une aide appréciable de l'escadre au lion. La KG 26 déménagea alors à Aalborg au Danemark pour raccourcir les distances et être ainsi plus efficace.



En haut : Le 1H+EN repeint aux couleurs de la RAF conserva néanmoins son insigne d'escadre.

Attaque d'un navire en mer du Nord par des He 111 de la « Löwengeschwader ».

Ces Heinkel 111 de la KG 26 se dirigent vers la Norvège en longeant la côte.



Le 1H+AD du *Stab* III./KG 26 en route vers Stavanger sur fond de paysage enneigé.

10 avril 1940

Le second jour de « Weserübung » vit une consolidation des positions allemandes mais également des pertes plus sérieuses pour la « Löwengeschwader ».

Partant régulièrement en reconnaissance armée vers les îles Britanniques, les I. et II./KG 26 se heurtèrent à des chasseurs britanniques. Les Hurricane du No 605 Sqn (qui avaient déjà affronté en matinée des He 111 du K.Gr. 100) interceptèrent deux appareils de la 4./KG 26. L'un fut pris à partie par une patrouille de trois chasseurs et deux aviateurs furent aperçus sauter en mer. Quatre hommes furent sauvés par un petit navire de la Royal Navy. L'équipage étant de cinq aviateurs, seul le mitrailleur ne put être repêché.

Un Blenheim du No 254 Sqn affronta un Heinkel du *Stab* II./KG 26 piloté par le

▶ Aalborg. Le dépôt d'essence a été repris par la KG 26.

◢ À Aalborg, des abris ont été rapidement creusés par crainte d'attaques aériennes ennemies.

Gruppenkommandeur, le *Major* Martin Vetter. Malgré les dégâts infligés au bombardier (60 %), ce dernier put atteindre Sola avec un blessé à bord.
En soirée, KG 26 et KG 30 réunirent de nouveau trente-huit He 111 et Ju 88 pour repartir sur des navires et installations près de Scapa Flow. Dix Hurricane des No 43, 411 et 605 Sqn les contrèrent cette fois et le No 111 abattit près des Shetlands le He 111 H-4 du *Kommandeur* Alefeld qui, opérant comme observateur, menait son I. *Gruppe* au combat. Le No 605 mitrailla d'autres bombardiers, deux d'entre eux revenant très endommagés. L'un s'écrasa près de l'île de Sylt (deux tués), un autre regagna Marx *in extremis* (quatre blessés).

Tandis que les I. et II./KG 26 étaient engagés sur la mer, le III. *Gruppe* poursuivait avec succès ses missions d'appui au sol et de reconnaissance. Un He 111 de la 7./KG 26 fut cependant perdu en mer du Nord pour une cause inconnue. L'équipage fut aperçu évacuer la machine en parachute mais tous périrent.
À Aalborg, l'excitation des missions ainsi que l'importante concentration d'appareils sur cet aérodrome causèrent des collisions mineures mais également des accidents bien plus graves. Ce jour-là, un appareil de la 8./KG 26 en plein décollage accrocha de sa roulette de queue un Ju 52 parqué en bordure de piste. Surchargé d'essence et de bombes, le Heinkel explosa au sol, ne laissant aucune chance à ses quatre infortunés occupants.

Le I./KG 26 fut repris – probablement quelques jours plus tard – par l'*Obstlt.* Hermann Busch venu du *Küstenfliegergruppe* 806 (ou 506). Pour se rapprocher du front, des appareils de la 3. *Staffel* gagnèrent Stavanger, étant rapidement suivis par d'autres He 111.

11 avril 1940

La demande en reconnaissance maritime était telle que le III. *Gruppe* fut également engagé sur la mer, dix de ses appareils découvrant lors d'une patrouille le porte-avions *Furious.* Les équipages invoquèrent un impact sur ce dernier… ce qui était erroné ! Par contre, le destroyer *Eclipse* aurait été atteint.
Onze bimoteurs du II./KG 26 partirent attaquer un présumé QG norvégien à Nybergsund près de la frontière suédoise.
Ce jour-là, on ne connaît que la perte d'un avion détruit en se posant en catastrophe à Stavanger ainsi que deux aviateurs et deux mécaniciens blessés lors d'un *strafing* de cet aérodrome.

12 avril 1940

En dépit des nombreuses missions menées souvent par un temps déplorable (abondantes chutes de neiges et brume tenace), la « Löwengeschwader » n'aurait perdu qu'une machine.

À Stavanger, les hommes de la KG 26 découvrirent un des quatre Caproni Ca.310 de l'aviation norvégienne. Il fut tout de suite saisi par l'escadre mais, compte tenu du manque de pièces de rechange, ce bimoteur ne fut probablement guère employé.

13 avril 1940

Les engagements des éléments de la KG 26 présents dans le sud de la Norvège furent continus. Une demi-douzaine d'appareils de la 2. *Staffel* partit attaquer en vain l'aérodrome de Bardufoss situé bien trop loin dans le nord. Pendant ce temps-là, des navires britanniques furent repérés. Une vingtaine de He 111 fut engagée contre ces destroyers mais sans succès notable.

14-15 avril 1940

Ces deux journées furent quasiment « routinières » pour la « Löwengeschwader » même si, le 14, les Britanniques débarquèrent à Namsos. Le 15, des reconnaissances aériennes signalèrent un autre débarquement d'importance de forces franco-britanniques près de Narvik. Ce jour-là, la « surpopulation » d'appareils à Stavanger causa la mort de deux aviateurs, leurs Heinkel se percutant à l'atterrissage.

16 avril 1940

Les troupes franco-britanniques consolidant leurs positions en Norvège, Stavanger fut bombardé par des Blenheim du No 107 Sqn : un He 111 du II./KG 26 aurait été détruit au sol. Des attaques furent menées par la KG 26 sur des navires de ligne mais sans résultat [voir encadré ci-contre].
Nouvelle conséquence de l'encombrement des aérodromes tenus par les Allemands, un Ju 52 de l'escadre percuté par un appareil à l'atterrissage fut rayé des effectifs. Un aviateur aurait péri.

Débris d'appareils à Stavanger. En arrière-plan, un avion norvégien capturé. Peut-être notre Caproni.

Rapport du Ic (officier de renseignement) de la KG 26 pour le 16 avril 1940

Un He 111 de la KG 26 entre deux missions sur le terrain d'Aalborg. (Nationalmuseet, Danmark)

Une bombe SC 250 sous le ventre d'un Heinkel.

Trois appareils du II./KG 26 décollèrent à 11h00 pour mener une reconnaissance sur Narvik. Constatations : à 14h00, six croiseurs lourds et plusieurs légers faisant route vers le Korfjord.

De 14h48 à 15h00, départ de quinze avions du II./KG 26 pour une reconnaissance armée sur Narvik. Cinq appareils revinrent prématurément victimes d'ennuis techniques.

Au surplus :

- 15h30 : dans le Salt ou Polda Fjord, attaque de trois mille cinq cents mètres d'altitude de quatre destroyers avec trois SC 250 et quatre SC 50. Les bombes tombèrent à une centaine de mètres des navires sans causer de dommages apparents. Trois plus grand navires (probablement des croiseurs lourds) étaient ancrés à proximité. DCA moyenne bien dirigée.
- 16h00 : près de l'île de Vigra, attaque de trois mille mètres sur un cuirassé avec deux SC 500. À proximité, deux cargos et quatre destroyers. Une bombe tomba à trente mètres d'un transporteur d'environ 10 000 tonneaux. Avaries très probables. DCA moyenne bien dirigée.
- 17h00 : près de Harstadt de cinq mille quatre cents mètres, attaque d'un porte-avions avec deux SC 500 qui tombèrent à environ quatre-vingts mètres du navire apparemment sans causer de dommages. Un transporteur fut frappé d'une bombe SC 500. Défense de DCA très mauvaise d'un croiseur dans le port. Dans la partie Sud des Lofoten, deux gros vapeurs, un croiseur et quatre destroyers ont été repérés dans un fjord.
- 16h35 : un croiseur repéré dans le port de Narvik puis attaqué de cinq cents mètres. Une bombe a explosé à une dizaine de mètres de la coque, une autre à une dizaine de mètres du pont. Des explosions. Dommages très probables.

De 15h15 à 16h05 : plusieurs attaques furent menées sur la baie de Narvik de cinq mille mètres sur deux croiseurs avec trois SC 250 et quatre SC 50. Les bombes tombèrent à cent cinquante mètres des navires et les dommages sont douteux.

17 avril 1940

Malgré des attaques successives menées par air par la RAF et par mer par la Royal Navy, l'aérodrome de Stavanger demeurait opérationnel. Dix He 111 du I./KG 26 en décollèrent en matinée pour bombarder le croiseur *Suffolk* qui avait peu avant décoché plusieurs obus vers l'aérodrome. Deux impacts furent observés sur le navire sans que cela gêna pour autant sa marche. Un relevé permet de préciser que, ce jour-là, Stavanger n'était occupé que par quatorze Heinkel des I. et II./KG 26. Mais, la « Löwengeschwader » partageait le terrain avec les vingt-deux appareils du I./ZG 76, de la *Zerstörerstaffel* de la KG 30 et de la 1.(F)/120. Le III./KG 26 serait semble-t-il arrivé de même à cette époque à Sola mais, probablement par manque de place, il gagna Trondheim (Værnes).
Les missions d'appui au sol du jour ne causèrent qu'un blessé à bord des He 111.

18-25 avril 1940

Les jours qui suivirent, la KG 26 poursuivit ses missions d'attaque au sol ou de navires sans subir de pertes. Le 18, les bombardiers du X. *Fliegerkorps* volèrent sur des navires à Vågsfjord, Tromsø et Harstad. Le *Warspite* fut pris à partie par des He 111. Le 19, des appareils de la KG 26 bombardèrent Åndalsnes avant de se consacrer le lendemain aux troupes débarquées à Namsos. Le 22, bombardement de routes à Åndalsnes et de navires à Molde et au Romsdalsfjord, avant de revenir sur diverses zones de débarquement. Etc.

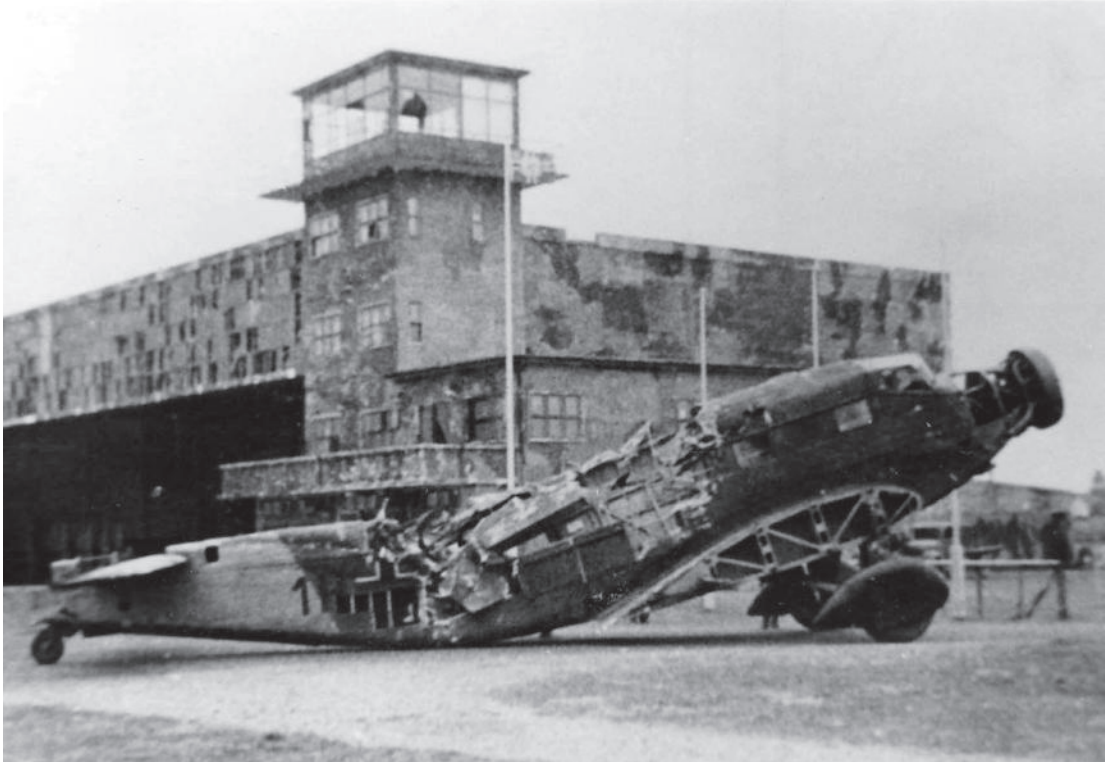
26 avril 1940

Cette semaine d'« impunité » prit fin le 26 avril. La veille, le porte-avions *Glorious* avait envoyé ses Skua du No 803 Sqn sur Trondheim avec l'appui de Swordfish de l'*Ark Royal*. Le lendemain, le 803e mena une patrouille avec trois Skua sur le secteur d'Åndalsnes, alors attaqué en force par les KG 4, KG 26, KG 54 et LG 1, où il intercepta un groupe de He 111 de la 2./KG 26. À la vue de l'ennemi, les pilotes allemands resserrèrent leur formation. Ce qui permit aux mitrailleurs des Heinkel de concentrer leurs tirs et de frapper l'appareil du *Lieutenant Commander* Filmer dans le moteur. Filmer put crasher sa machine et, indemne comme son navigateur, fut assisté par des Norvégiens ; tous deux regagnèrent peu après le *Glorious*. Ses deux camarades attaquèrent aussi les He 111, un bimoteur étant revendiqué comme « abattu ». En fait, deux appareils de la « Löwengeschwader » revinrent endommagés avec deux blessés et un tué à bord.

27 avril 1940

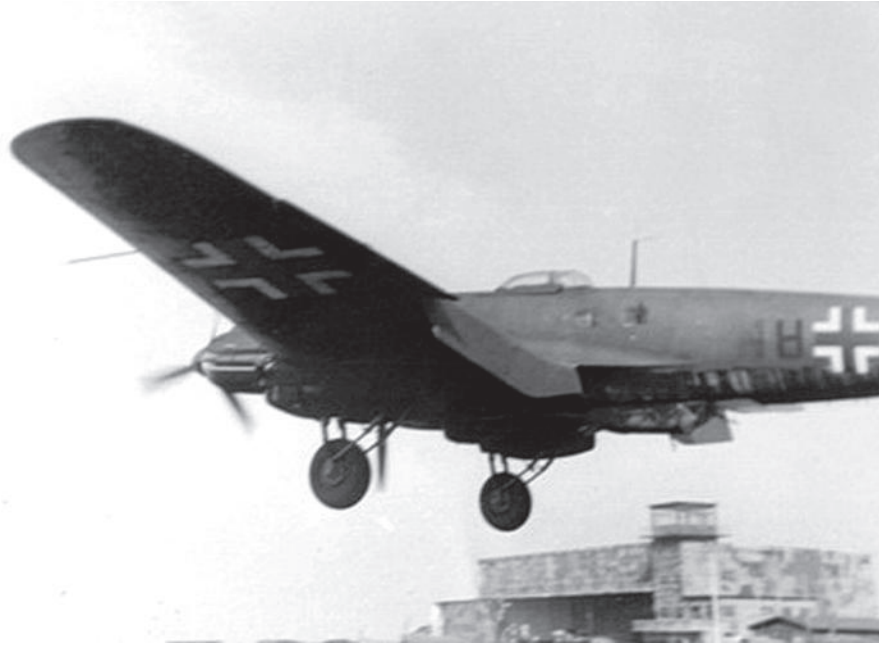
Le lendemain de cet affrontement avec les Skua, la KG 26 repartit au combat sur Åndalsnes ainsi que sur le secteur de Trondheim. Cette fois, ce furent des appareils du No 800 Sqn ayant décollé de l'*Ark Royal* qui se heurtèrent à quelque

Vue spectaculaire d'un observateur à son poste dans la pointe du nez d'un He 111 parti d'Aalborg.



Un Junkers Ju 52 de la KG 26 détruit sur l'aérodrome de Stavanger. Celui du 16 avril 1940 ?

dix-huit He 111 du III./KG 26. L'un d'eux, qui attaquait le destroyer *HMS Flamingo,* fut pris en chasse par trois Skua menés par le *Captain* Richard Partridge, le commandant du *Squadron*. Selon ce dernier, mettant pleins gaz, il réussit à rattraper le bimoteur allemand mais fut alors pris sous le feu de son mitrailleur arrière. Après avoir poursuivi le Heinkel sur trente kilomètres, Partridge réussit enfin à lui décocher plusieurs rafales qui auraient frappé un de ses moteurs. Les deux autres Skua rejoignirent leur leader mais, à ce moment-là, ce dernier découvrit qu'il avait été lui-même atteint au moteur et devait revenir au plus vite. Estimant l'Allemand perdu, Partridge fit faire demi-tour à sa formation, étant alors contraint de se poser sur le lac Breidal gelé. Les deux aviateurs britanniques, s'étant tirés sans mal de cette aventure, sabordèrent leur machine puis trouvèrent refuge dans une petite hutte en bois froide et inconfortable. C'était mieux que rien. Peu après, on frappa à la porte.



Un He 111 de retour de mission se pose à Stavanger, dont on reconnaît la tour de contrôle visible sur le cliché précédent.

Magnifique et saisissant cliché d'un Heinkel 111 de la KG 26 attaquant à basse altitude un point fort allié en Norvège.

HEINKEL HE 111 H-1

5./KG 26
Stavanger, Norvège, avril 1940

Allemands ou Norvégiens ? Il s'agissait de trois aviateurs de l'équipage du He 111 abattu (le radio avait été tué) qui venaient profiter du peu de chaleur de cet abri de fortune. Bien que les Allemands possédassent un pistolet Luger et que les Britanniques étaient désarmés, Partridge fit comprendre aux nouveaux venus qu'ils devaient se considérer comme étant ses prisonniers. Ce qui ne les troubla guère. Finalement, des soldats norvégiens survinrent et, tandis que les Allemands partaient en captivité, les aviateurs britanniques regagnèrent leur porte-avions. Le récit de Partridge est cependant incomplet car il ne mentionne pas le fait que la patrouille norvégienne abattit (de manière assez obscure) l'observateur allemand, le *Feldwebel* (*Fw.*) Strunk.

C'est également lors de l'attaque d'Åndalsnes qu'un Heinkel de la 7./KG 26 fut victime près du Romsdalsfjord du No 803 Sqn. Bien que les sources divergent, il semblerait que les quatre aviateurs (deux étant blessés) tentèrent de regagner leurs lignes avant d'être capturés par les Norvégiens (selon une source, seuls deux Allemands furent faits prisonniers). Un troisième appareil du III./KG 26 serait tombé à Vinstra (équipage indemne) sans autre précision. Mais il put avoir été endommagé par les Skua.

◀ Un escadrille de la KG 26 stationnée à Værnes.

▶ Des *Gebirgsjäger* (chasseurs de montagne) de la 2. ou 3. *Gebirgs-Division* en visite à la KG 26. On relève un nom (Musch ?) peint sous l'insigne au lion.

◀ L'épave du He 111 codé 1H+CT visitée ultérieurement par des *Landser*.

28 avril 1940

Soumis à une pression allemande croissante venant tant de l'air que du sol, les commandants alliés de Namsos et d'Åndalsnes reçurent l'ordre d'évacuation. Pour appuyer ce retrait, l'*Ark Royal* mit en l'air le plus de Skua possible. Le No 803 Sqn se heurta ainsi à huit He 111 de la 4./KG 26. L'appareil du *Staka*, le *Hauptmann* (*Hptm.*) Eberhard Schnorr von Carolsfeld, fut abattu. L'observateur ayant été tué, les trois survivants grimpèrent dans leur canot pneumatique avant d'être capturés. Le plus navrant est que cet équipage avait été peu avant victime d'un ennui technique au décollage de Stavanger. Le 1H+AM endommagé avait en effet été posé sur le ventre en bord de piste, les quatre aviateurs ayant alors immédiatement embarqué dans une autre machine.
La formation de la 4. *Staffel*, par conséquent amputée d'un appareil, fut prise à partie par trois Skua du No 800 Sqn qui abattirent en flammes en mer l'appareil du *Fw.* Karl Pflüger (équipage tué). Trois de ces aviateurs avaient déjà été descendus (mais sans mal) le 10 avril.
Lors de l'apparition d'une troisième vague de bombardiers (dont treize du III./KG 26), deux Skua du No 803 Sqn disposaient encore d'assez de munitions pour abattre un Heinkel de la 8. *Staffel*. L'*Uffz.* Hans Liesske posa son bimoteur en urgence dans une vallée près du Sunndalsfjord. Deux aviateurs furent tués et les deux autres capturés par les Norvégiens. La 4./KG 26 fut reprise trois jours plus tard par l'*Oblt.* Ernst Haller.

29 avril-10 mai 1940

Le 29 avril, profitant du retrait progressif des forces franco-britanniques, la KG 26 se porta en grande partie à Trondheim-Værnes puis une vingtaine de He 111 partit sur Namsos. Fin avril-début mai, des portions (non précisées) des II. et III./KG 26 furent rappelées en repos en Allemagne (entre autres à Lübeck) pour se reconstituer. Ce qui confirme que les listes de pertes officielles ne prenaient pas en compte la fatigue des équipages ainsi que l'usure des appareils. Plusieurs de ces derniers furent probablement endommagés (même légèrement) par des tirs de DCA ou de chasseurs ainsi que par un emploi intensif sur des terrains enneigés ou peu appropriés pour de lourds He 111. L'unité devait donc être « rafraîchie » (*aufgefrischt*).
Le 1er mai, la « Löwengeschwader » se concentra sur une formation de bâtiments de la Royal Navy mais sans succès.
Le 5, lors d'une sempiternelle attaque de navires, un appareil de la 8. *Staffel* fut atteint par la DCA. Son équipage, revenu sur Trondheim, évacua cependant la machine sans mal.
Le 7 mai, l'*Ark Royal* disposait des Skua des No 800, 801 et 803 Sqn. Le mauvais temps gênait comme souvent les opérations et un Skua se crasha au retour d'une patrouille. Dans l'après-midi, le temps s'améliorant, la *Blue Section* du 801e décolla du porte-avions pour survoler Andalsnes. Ayant atteint les douze mille pieds, les chasseurs aperçurent une *Rotte* de Heinkel de la 8./KG 26 sur l'Ofotfjord. Elle fut de suite attaquée. L'un des pilotes allemands s'évada, comme d'habitude en pareille circonstance, en se lançant dans un piqué aigu, tandis que le second encaissa quelques rafales. Mais, voyant la poursuite tourner court, le chef de section anglais fit regagner l'*Ark Royal* à ses avions.

Un aviateur britannique avait été blessé, alors que le Heinkel se crasha à Værnes sans mal pour ses occupants.
Le 10 mai, jour du déclenchement du *Fall Gelb* (la grande offensive à l'ouest), la « Löwengeschwader » se retrouvait avec des effectifs fort réduits. On sait que le II./KG 26 disposait à Aalborg de trente-six He 111… dont seulement sept étaient en état de vol. Toutefois, I. et III./KG 26 purent rassembler une vingtaine d'avions pour bombarder des concentrations de troupes alliées à Narvik.

14 mai 1940

Le 14 mai, partis attaquer des bâtiments de la Navy à Harstad et dans deux fjords, vingt-trois He 111 de la KG 26 ne trouvèrent que le *Folden*, un infortuné chalutier norvégien qui fut envoyé par le fond après avoir été évacué. Selon C. Smith : « La poussée alliée pour prendre le contrôle de Narvik fut un peu délayée ce jour-là, les Britanniques poussant de Harstad tandis que les Français débarquaient à Bjerkvik. Les porte-avions *Glorious* et *Furious* appareillèrent de la Clyde avec leur plein d'avions. Mais au large de Narvik, c'était 'business as usual' pour les trois unités de Skua. L'*Ark Royal* se rapprocha de la côte pour lancer plus d'opérations en appui des forces débarquées. La première patrouille fut effectuée par le 801 Sqn sans résultat. La seconde fut menée par le 803e. Munis de bombes, les appareils volèrent vers le lac Harvig pour briser la glace et détruire les avions ennemis qui s'y étaient posés. Au retour, ils aperçurent le *HMS Resolution* pris pour cible par des He 111 de la KG 26 et piquèrent sur eux. L'attaque endommagea un Heinkel mais, lors d'un second combat, le Skua du *Lt.* Lucy fut atteint par le tir défensif et explosa sur l'Ofotfjord. Son corps fut retrouvé mais pas celui de son navigateur. Dans l'après-midi, une autre patrouille du 803 Sqn revendiqua deux appareils de la KG 26 comme endommagés. Un aviateur britannique fut blessé dans l'engagement ».
La liste officielle de pertes signale que, ce jour-là, trois He 111 du II./KG 26 furent détruits et un quatrième endommagé, cela sans déplorer de tué. Mais, les combats ayant eu lieu près de la frontière, un des deux appareils de la 5. *Staffel* fut posé en Suède sur le lac Sitasjaure. Les quatre aviateurs indemnes tentèrent de regagner leurs lignes à pied. Mal leur en prit, puisqu'ils furent interceptés par des soldats norvégiens et, capturés, finirent la guerre au Canada.

15-17 mai 1940

En dépit du mauvais temps qui s'accentuait, des missions de bombardement purent avoir lieu. L'*Ark Royal*, ne disposant plus que de douze Swordfish et quinze Skua, se vit contraint de réduire ses missions de protection. En matinée, une demi-douzaine de He 111 du I./KG 26 attaqua le destroyer *Wolverine* et le transporteur polonais *Chobry* aux large d'Harstad. Le *Chobry* coula, emportant avec lui une importante cargaison (dont trois blindés). Peu après, un Heinkel isolé de la « Löwengeschwader » endommagea le destroyer *Somali* qui dut revenir à Scapa Flow. Un Heinkel d'une formation de six appareils du III./KG 26 attaquant Narvik fut atteint par des tirs aux deux moteurs et se posa sur l'île d'Alsten. Le pilote étant demeuré en contact avec sa base une heure encore après le crash, on envoya un He 59 de la *Seenotstaffel* 2 pour récupérer l'équipage. Cet hydravion ne revint cependant pas. Par la suite, on le retrouva endommagé à Sandnessjøen. Son équipage (ainsi – semble-t-il – qu'une partie de celui du He 111) fut capturé.

◀ Un Heinkel de la KG 26 en vol sur Trondheim.

▶ Le He 111 1H+DN allait demeurer longtemps *in situ* sur le lac Sitasjaure.

◣ Martin Vetter, *Kommandeur* du II./KG 26, reçut la *Ritterkreuz* le 16 mai 1940, second officier de la KG 26 à être ainsi honoré. Par la suite, il mena la KG 40 et survécut à la guerre.

◢ Les mécaniciens tentèrent de récupérer tous les appareils, même ceux très endommagés.

Les combats se poursuivirent sur ce secteur les jours suivants. Le 16, un He 111 aurait été détruit lors d'un combat avec le No 803 Sqn et, le 17, un aviateur fut blessé par des tirs du No 800 Sqn.
Le 16 mai, le *Kommandeur* Martin Vetter, menant le II./KG 26, s'était vu décerner la *Ritterkreuz* pour la valeur de son commandement et ses nombreuses missions. Il en fut de même pour l'*Oblt.* Albrecht Kuntze, *Staka* de la 6./KG 26.

Le 17, l'*Ark Royal* gagnant Tromsø pour se ravitailler, les *Glorious* et *Furious* le remplacèrent avec leurs Sea Gladiator, Swordfish et Walrus pour protéger l'espace aérien autour de Narvik.

18-21 mai 1940

Durant cette période, la « Löwengeschwader » poursuivit ses attaques de bateaux. Le 18, huit He 111 du II./KG 26 et trois Ju 88 de la KG 30 bombardèrent une formation de navires britanniques sans observer d'impact. Pourtant, une bombe traversa trois des ponts du cuirassé *Resolution* sans exploser, ce qui contraignit le navire à revenir à Scapa Flow. Le 20 mai, une attaque combinée des KG 26, KG 30 et K.Gr. 100 sur la rade de Beisfjord incendia et détruisit les cargos *Pembroke Coast* et *Deneb* avec leur cargaison de munitions et de carburant.

◀ Un Heinkel de la « Löwengeschwader » en vol sur la Norvège.

▶ Un He 111 posé en mer sur des hauts fonds. Celui du 24 mai ?

◢ Un retour à une heure tardive de la journée pour cet équipage de la KG 26.

◣ Les pilote, radio et observateur d'un He 111 de la KG 26 aux aguets.

Le lendemain, vingt-six He 111 du II./KG 26 patrouillèrent dans le secteur Harstad-Narvik. Le chasseur de sous-marins *Cape Passero* fut envoyé par le fond dans la baie de Bogen. Ce jour-là, on signala une perte au II./KG 26. Deux aviateurs auraient été capturés par les Norvégiens (mais furent libérés par la suite) et les deux autres par les Britanniques. On n'en saurait pas plus.
Ce 21 mai toujours, la situation à l'ouest tournant au désastre pour les Alliés, le commandement franco-britannique décida de brider les opérations dans une Scandinavie devenue désormais un théâtre de guerre secondaire. Il fallait se contenter de capturer Narvik puis de saborder ses installations.

22 mai 1940

Les Gladiator du No 263 Sqn arrivés depuis peu avec les deux porte-avions multiplièrent ce jour-là les sorties face à une Luftwaffe très active et atteignirent les trente missions offensives. Huit He 111 du II./KG 26 escortés par deux Bf 110 furent interceptés alors qu'ils venaient de couler le chasseur de sous-marins *Melbourne* à Gratangsborn. Le combat débuta près de Salangen. Un Gladiator fut perdu ainsi qu'un appareil de la 5./KG 26, tous deux s'écrasant à peu de distance l'un de l'autre. Collision ou plus probablement tir défensif efficace ? Le pilote britannique périt, tandis que deux aviateurs allemands furent capturés, les deux autres parvenant à s'enfuir et à revenir à l'unité. La DCA des navires endommagea sérieusement un autre Heinkel qui revint s'écraser à Værnes (équipage indemne).

24 mai 1940

Dans l'après-midi, un He 111 du *Stab*/KG 26 et quatre du I./KG 26 surgirent sur Narvik. À une altitude de cinq cents pieds, la formation fut attaquée par deux Gladiator qui détruisirent un moteur du 1H+KA. Un troisième Gladiator se joignit aux deux premiers et pulvérisa le second moteur, contraignant l'appareil à se poser à Storholmen. Ce bombardier de l'escadrille d'état-major semblait emporter cinq hommes. Deux aviateurs furent tués et les trois autres capturés.
Un He 111 H-4 du I./KG 26 se posa en mer dans le fjord de Roskilde au Danemark, mais l'équipage fut sauvé.

26 mai 1940

Un équipage de la 2./KG 26 opérant sur Harstad estima avoir frappé un navire de plein fouet avec une bombe mais le projectile ne fit qu'exploser en mer à distance de la coque. Cela suffit néanmoins à désemparer le pétrolier *Oleander* contraint de se jeter à la côte. Chargé de carburant, il ne put être remis à temps à flot et dut être sabordé lors de l'évacuation alliée.
Sur Harstad, le No 263 Sqn intercepta des Heinkel de la 2./KG 26 et revendiqua deux victoires, même si les appareils allemands

s'étaient éclipsés dans la brume. En fait, un unique bimoteur revint s'écraser (probablement à sa base) avec un blessé à bord. « À titre de représailles », la 2. *Staffel* bombarda l'aérodrome de Bardufoss, détruisant trois Gladiator au sol.
À la suite des attaques de He 111, les *HMS Southampton* et *Cairo* furent endommagés à Skaanland, tandis que le *Curlew* fut coulé. Ce jour-là vit l'arrivée en Norvège des Hurricane du No 46 Sqn tant attendus. Début mai, cette escadrille avait été désignée pour opérer en Scandinavie et les appareils, après avoir été testés, furent chargés le 10 mai sur le porte-avions *Glorious* qui signala ce 26 : « L'escadrille décollera en trois groupes, chacun fort de six Hurricane et d'un Swordfish ». Ces chasseurs se posèrent à Skaanland, constituant un renfort appréciable – mais hélas tardif – en faveur des Gladiator du No 263 Sqn basés à Bardufoss.

28 mai 1940

Profitant de l'arrivée des Hurricane du No 46 Sqn, les Alliés purent enfin atteindre Narvik le 27 en soirée, puis procéder aussitôt à une destruction si systématique des installations portuaires qu'elles ne purent être remises en état qu'en janvier de l'année suivante. Les unités franco-britanniques subirent cependant quelques attaques de Junkers Ju 87 du I./St.G. 1 qui s'était établi près de la ligne de front. Les bimoteurs des KG 26, KG 30 et K.Gr. 100 intervinrent peu après. Les Gladiator basés à Bardufoss se démenèrent comme de beaux diables et endommagèrent sérieusement un appareil de la *Stabsstaffel* de la KG 26 qui se posa en catastrophe sur l'île de Gjømmervatnet près de Bodø. L'équipage (composé, comme souvent à l'escadrille d'état-major, de cinq hommes) saborda la machine puis fut assisté par des compatriotes arrivés à la rescousse.
Opérant de même sur le fjord de Rombaken, un autre He 111 de la *Stabsstaffel*, atteint par des tirs de DCA de navires, se crasha à Bjørnfjell à peu de distance de Narvik en territoire ennemi. Néanmoins, l'équipage de l'*Ofw.* Hackner réussit à regagner ses lignes à pied.
Le No 46 Sqn quitta Skaanland pour rejoindre le No 263 à Bardufoss.

29 mai 1940

Si, sous la pression, les Alliés commencèrent à évacuer Bodø, les combats autour de Narvik ne faiblirent pas et la KG 26 fut continuellement engagée, tout comme les autres unités de bombardement de la Luftwaffe.
Pour la première fois, la « Löwengeschwader » se heurta à des Hurricane (identifiés comme Spitfire) du No 46 Sqn devenus opérationnels. Vers 3h00, dans la clarté arctique, une patrouille du *Squadron* de chasse intercepta en effet une *Kette* de la 2./KG 26.

Le *Pilot Officer* John Drummond (1918-1940)

John Drummond, né à West Derby le 19 octobre 1918, s'engagea en avril 1938 après ses études et quasiment à vingt ans à la RAF. Ayant complété son entraînement, il fut versé le 14 janvier 1939 au No 46 *Squadron* basé à Digby. La guerre ayant éclaté, il prit part à plusieurs missions de combat, dont celle du 21 octobre 1939 qui vit le No 56 engagé dans une protection de convois. Trois He 115 furent abattus à cette occasion, d'autres étant endommagés. Le mois suivant, Drummond et les pilotes ayant participé à cette action furent présentés au roi.

En mai 1940, le No 46 fut envoyé en Norvège sur le porte-avions *Glorious*. C'est là que, peu après son arrivée, le P/O Drummond obtint sa première victoire le 29 sur un He 111 de la 2./KG 26. Mais il dut lui-même évacuer son appareil endommagé et sauter sur la mer, étant repêché par un navire britannique. Reparti au combat, il fut crédité d'un Ju 87 du I./St.G. 1 le 2 juin et de deux He 111 cinq jours plus tard (deux autres étant revendiqués comme endommagés). Il semble qu'en fait Drummond n'abattit ou n'endommagea le 7 juin qu'un unique Heinkel de la 6./KG 26.

Le 8 juin, évacuant la Norvège avec son unité, Drummond embarqua sur le cargo *MV Arandora Star* et non sur le *Glorious*. Il échappa ainsi au torpillage de ce porte-avions et, à son retour en Grande-Bretagne, fut versé au No 92 *Squadron* avec lequel il combattit dans la bataille d'Angleterre.

Le jeune as, qui avait reçu la *Distinguished Flying Cross* (DFC) en juillet pour ses actions en Norvège, fut crédité à nouveau de plusieurs victoires : deux Bf 109 certains, trois probables et un endommagé, un Ju 88 certain et un endommagé, 1/3 de Bf 110 et un Hs 126.

Le 10 octobre 1940, le F/O John Drummond percuta un camarade sur Tangmere alors qu'ils poursuivaient tous deux un Do 17 et sauta trop bas. Il repose à Thornton Garden of Rest dans le Lancashire.

Christopher Shores lui attribue un palmarès de huit victoires certaines et une neuvième partagée, trois avions probables et quatre endommagés. Un score probablement légèrement exagéré. Drummond fut cependant l'un de ces nombreux jeunes as du début de guerre très oubliés de nos jours.

Le 1H+LK fut très vite abattu et s'écrasa avec son équipage au Mortensfjord. Un second appareil, piloté par l'*Oblt.* Egon Schmidt, opposa plus de résistance, le mitrailleur Ranscht engageant un duel avec le *Pilot Officer* John Drummond. Selon le rapport de ce dernier : « J'ai décollé de Bardufoss à minuit 5' comme n° 2 du *F/Lt* Jameson. Je découvre quatre [sic !] avions au sud de Narvik à douze mille pieds et gagne de l'altitude pour engager l'avion le plus près, un He 111. Lorsque j'entame l'attaque, le Heinkel vire brutalement vers la gauche et déclenche le tir de ses mitrailleuses arrière. Je tire une rafale avec déflection puis une autre plein arrière quand le Heinkel vole en ligne droite. Le moteur s'enflamme. Le Heinkel perd beaucoup d'altitude mais, au même moment, de la fumée pénètre mon habitacle. J'interromps le combat, vire et veux rentrer à Bardufoss. Mais mon moteur tombe en panne. De la fumée blanche sort des pots d'échappement. Je saute en parachute à trois mille pieds et suis secouru par le *HMS Firedrake* dans l'Otofjord ». Les marins britanniques confirmèrent « avoir vu un avion tomber en mer et un autre disparaître derrière Narvik ». Lors de ce court duel, le mitrailleur arrière allemand, l'*Uffz.* Ranscht, fut tué par la rafale de Drummond mais, bien qu'endommagé, le He 111 fut posé à Tverrdalen. L'épave fut sabordée puis les trois survivants, ayant sommairement enterré leur camarade, marchèrent vers la frontière suédoise, étant interceptés et internés à Pangeli. Le dernier Heinkel de la *Kette* revint à Sola pour communiquer les résultats de la reconnaissance. Des He 111 furent alors renvoyés sur le secteur mais ne trouvèrent aucun navire et durent se contenter de bombarder Bardufoss ainsi que des concentrations de troupes. Lors d'une de ces missions, l'appareil de l'*Uffz.* Paul Richter fut attaqué par un Gladiator du No 263 Sqn et contraint de se poser sur l'île d'Andøya, les quatre aviateurs entrant alors en captivité.

◤ John Drummond photographié en Norvège.

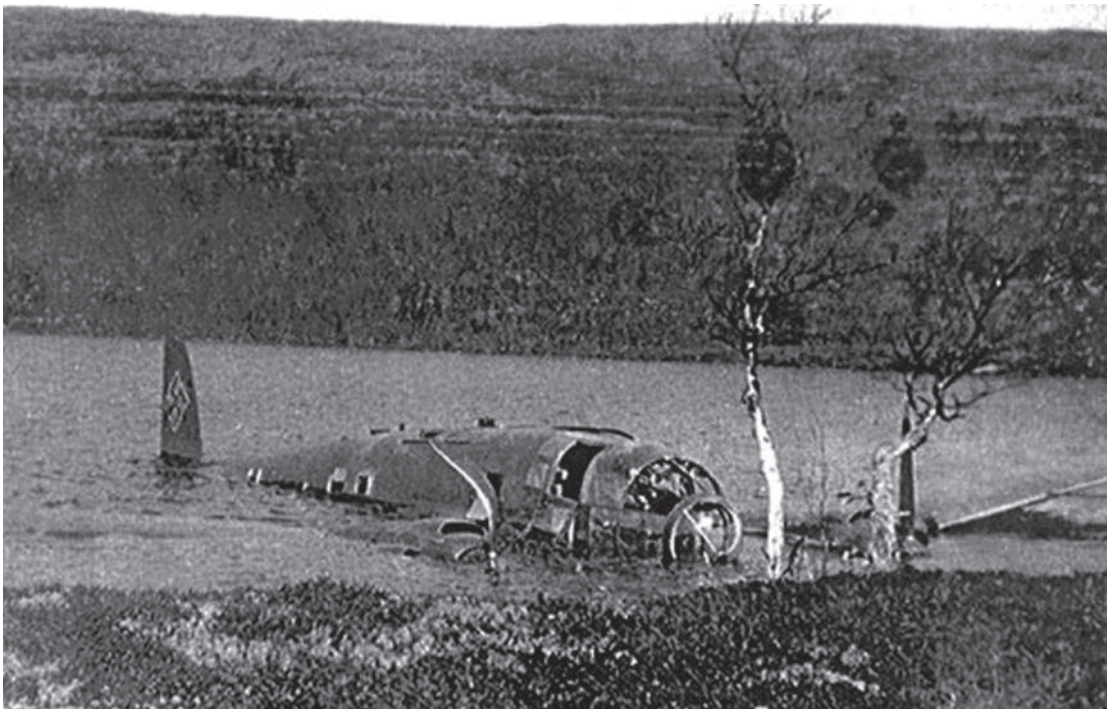
▲ Visite du roi Georges VI au No 46 Sqn en novembre 1939. La quasi totalité de cette unité allait disparaître dans les flots lors du naufrage du porte-avions *Glorious*.

Un He 111 de la KG 26 (comme le prouve le code 1H) prend son envol. On note les lance-bombes ventraux.

Sur cette photo extraite d'un magazine d'époque (*Der Adler* ?), l'équipage de l'*Oblt.* Egon Schmidt profite d'un petit repos. Au centre, Walter Neusüss. Après avoir été renvoyé en Allemagne, il servit à la KG 4 en Méditerranée puis devint instructeur à l'école de transmissions de Tulln, ce qui lui permit de survivre à la guerre.

30 mai-2 juin 1940

Préparant leur retraite et subissant l'usure des combats, les troupes franco-britanniques qui, désormais, ne recevaient plus de renforts, se contentèrent de limiter les dégâts. Le 30, elles n'opposèrent ainsi que peu de résistance à une incursion de trente-et-un appareils de la KG 26 venus larguer quelque trente tonnes de bombes sur des objectifs à Narvik.
Le 2 juin, la Luftwaffe lança tout ce qu'elle put : Ju 87, Ju 88, Bf 110 mais également une trentaine de He 111 de la KG 26 qui furent engagés dans des raids successifs. Dans l'après-midi, des Gladiator du No 263 Sqn attaquèrent une douzaine d'appareils de la « Löwengeschwader ».



◀ Le He 111 de la 2./KG 26 posé sur le lac de Grövelsjön.

▶ Un mitrailleur de Heinkel allongé dans la baignoire ventrale de l'avion. L'arme qu'il sert est une MG 15.

◣ Un appareil de la 9. *Staffel* parqué en bordure de piste à Trondheim.

Le 1H + BH de l'*Ofw.* Otto Poser la 1. *Staffel* fut endommagé par les *F/Lt* Alvin Williams et *Sgt.* Herbert Horatio Kitchener. Le bombardier se posa à Bukkevatnet, les quatre aviateurs capturés par les soldats français étant alors évacués vers l'Angleterre. Un second bimoteur se crasha sur le lac de Grövelsjön. Il fut détruit mais l'équipage indemne fut récupéré par un He 115. Le Heinkel 111 avait peut-être été endommagé lors du même combat.

3-4 juin 1940

L'évacuation de Narvik débuta le 3 juin sous couvert du mauvais temps. Comme cela avait été le cas la semaine précédente lors de l'opération « Dynamo » (l'évacuation de Dunkerque), le commandement britannique (qui avait pris cette décision dès le 25 mai !) se garda bien de signaler ce retrait à son allié, ici la Norvège, qui, mis devant le fait accompli (comme l'armée belge le 28 mai), fut contraint de déposer les armes.
Ce 3 juin, alors qu'il menait une mission de reconnaissance et de bombardement sur le secteur de Bardufoss, le He 111 codé 1H + BH de la 1./KG 26 fut abattu par deux Gladiator du No 263 à Ballangen. Les aviateurs furent capturés et, arrivés dès le 6 juin en Angleterre, furent interrogés. « L'équipage ne donne pas d'information sur son unité mais il est évident qu'il appartient à la 1./KG 26. Cet avion a été intercepté par deux Gladiator qui ont mis ses deux moteurs hors service. Il a été posé dans les montagnes et a entièrement brûlé. Après une marche de douze heures, l'équipage a été capturé par des troupes polonaises et a été ramené en Angleterre trois jours plus tard ».

5-7 juin 1940

Il fallut attendre le 7 juin pour que la météo s'améliore et les Hurricane furent alors sur le qui-vive. Une quarantaine de He 111 de la KG 26 engagée sur Narvik connut des

fortunes diverses, plusieurs revenant avec leurs bombes à bord par manque de visibilité. Le No 46 Sqn, lors d'une de ses dernières patrouilles, rencontra une *Kette* de la 6./KG 26 et revendiqua deux victoires. Le 1H+GB se posa en catastrophe à Bjerkvik. Le pilote put regagner ses lignes mais ses trois camarades furent capturés (l'un d'eux succombant à ses blessures). Un second Heinkel revint à Trondheim avec des avaries de 30 % et un blessé à bord.

8-9 juin 1940

L'évacuation de la Scandinavie par les forces franco-britanniques aurait normalement dû se dérouler sans trop d'accroc, même si la Luftwaffe tenta bien de harceler les navires regagnant la Grande-Bretagne. Le sort frappa cependant un petit détachement de la Royal Navy composé du porte-avions *Glorious* et des destroyers *Ardent* et *Acasta* évoluant en pointe du convoi plus lent protégé par l'*Ark Royal*. Outre ses marins, le *Glorious* emportait une grande partie du personnel des No 46 et 263 Sqn, seuls quelques pilotes de ces deux unités ayant embarqué sur le *MV Arandora Star*. À 16h45 le 8 juin, sur la route vers Scapa Flow, les trois bâtiments britanniques eurent le malheur de se heurter aux croiseurs lourds *Scharnhorst* et *Gneisenau* qui les envoyèrent par le fond. Parmi les quelque mille six cents victimes britanniques, quasiment l'entièreté des pilotes des deux *Squadrons*…

Le 9 juin, le danger vint du ciel, sous la forme de six Ju 88 de la 6./KG 30 et de treize He 111 du II./KG 26. Trois Skua du No 800 Sqn et trois autres du No 801 abattirent un appareil de la 5./KG 26 avec son équipage. L'appareil emportait au surplus un *Kriegsberichter* (correspondant de guerre). Quelques escarmouches eurent également lieu mais sans autre perte dans les deux camps. Lors du vol retour, le II./KG 26 repéra deux bâtiments norvégiens, les *Ariadne* et *Prinz Olav*, faisant route vers les îles Féroé et les envoya par le fond.

La retraite des Franco-britanniques marqua la fin de « Weserübung ».

Bilan de la KG 26 lors de « Weserübung »

Le corps expéditionnaire allié ayant évacué et l'armée norvégienne ayant capitulé, la KG 26 profita d'une courte période plus paisible pour panser ses plaies. Une source signale que, lors de « Weserübung » (du 8 avril au 9 juin), la « Löwengeschwader » perdit 40 appareils. Les relevés officiels de pertes donnent le chiffre de 43 He 111 (dont 11 sur accidents) ainsi qu'un ou deux Ju 52. Le chiffre des bombardiers pourrait être porté sans exagération à 47 ou même 50. La KG 26 ayant entamé la campagne avec quelque 90-100 bombardiers, son taux de perte avoisina dès lors les 50 %, un pourcentage bien supérieur aux ponctions d'unités similaires lors de la *Westfeldzug* (en six semaines de combat, le taux de pertes des KG 2 ou KG 27 fut proche des 30 à 35 %). On peut supputer que les dures conditions climatiques de ce secteur proche de l'Arctique ainsi que la fatigue des équipages engagés dans de nombreux vols souvent lointains furent causes de ces lourdes pertes. L'escadre devait cependant être « rafraîchie » au plus vite car, sa tâche dans le nord étant achevée, elle était prévue pour opérer à l'ouest. Elle devait en effet renforcer la Luftwaffe opérant en France et porter l'estocade finale dans les derniers assauts du *Fall Rot*. Le *Kommodore* Fuchs demeura en Norvège comme *Fliegerführer Stavanger*. Après quelques jours de repos, une partie de la KG 26 revint temporairement en Allemagne sous les ordres du nouveau *Kommodore*, le *Major* Karl *Freiherr* von Wechmar.

SUR LA FRANCE (JUIN 1940)

On dispose de fort peu d'informations sur les opérations de la « Löwengeschwader » dans l'Hexagone lors des derniers jours de la *Westfeldzug* : l'opération *Fall Rot*, la vraie bataille de France. Il semblerait que le gros de l'unité demeura en Scandinave tandis que les escadrilles plus affectées furent renvoyées un temps sur leurs aérodromes d'origine en Allemagne pour être rééquipées (la 3./KG 26 serait revenue à Blankensee). La 1./KG 26 fut pour sa part engagée dès le 14 juin sur des positions fortifiées près de Colmar et de Toul dans le cadre de l'opération « Kleiner Bär » (ourson) en appui de la 8. *Armee* du général Friedrich Dollmann qui était demeurée l'arme aux pieds depuis le 10 mai. Étalées de Kehl à la frontière suisse le long du Rhin, ses quatre divisions aux n° 550 (554. à 557. *Infanterie-Divisionen*) s'étaient bien gardé d'attaquer les positions de la ligne Maginot de l'autre côté du fleuve, ces divisions n° 550 étant en effet « statiques », c'est-à-dire n'ayant pas de véhicules et d'armes lourdes en suffisance. Le 15 juin cependant, lendemain du jour de l'entrée des troupes allemandes à Paris, les fantassins, couverts désormais par l'aviation et une imposante artillerie, traversèrent le fleuve en canots pour réduire les blockhaus français. Le 17 juin, sur le secteur Toul-Nancy, un aviateur de la 1. *Staffel* fut grièvement blessé par un tir de mitrailleuse. Il se serait agi de la seule « perte » de la KG 26 sur la France durant cette période. On ne sait pas, par contre, si d'autres *Staffeln* furent engagées et l'on ne connaît pas plus leur aérodrome de départ. La participation de la « Löwengeschwader » dans la campagne à l'ouest fut donc quelque peu « anecdotique ». ✦

◤ Un He 111 sur le point de partir en mission à l'époque du déploiement de la KG 26 sur le terrain d'Aalborg. (Nationalmuseet, Danmark)

◥ L'*Uffz.* Reinhold Schmetzer de la 5./*Trägergruppe* 186 se fait photographier devant une épave de la KG 26. Probablement à Trondheim.

▶ Le *Leutnant* Albert von Schwerin (1./KG 26) pose avec son équipage après l'obtention de la *Ritterkreuz* le 31 juillet 1940.

◀ Cimetière d'avions à Trondheim. En avant-plan, la carcasse d'un Heinkel de la KG 26.

Albert von Schwerin

Peu après la capitulation française, le *Leutnant der Reserve* Albert Schwerin se vit décerner la *Ritterkreuz*. Né le 11 septembre 1904 à Janow, il était possesseur d'un brevet de pilote civil. Officier réserviste, il accomplit un stage de pilote militaire en décembre 1936 et effectua plusieurs périodes de rappel à l'Aufkl. Gr. 122 ainsi qu'à la 11./KG 152. Rappelé en septembre 1939, il fut versé à la 1./KG 26, opérant avec le *Fw.* Gerhard Renz comme observateur (*Beobachter*). Il prit ainsi part à nombre de missions de reconnaissance sur la mer et à des attaques de navires ou de la base de Scapa Flow, volant tant près des côtes britanniques que sur les Shetlands. Il reçut la Croix de fer 2e classe (EK II) pour avoir infligé des dommages à plusieurs bâtiments puis la Croix de fer 1re classe (EK I) en Scandinavie pour ses nombreux vols aventureux mais également pour avoir envoyé par le fond un navire de DCA.

Ayant participé aux actions sur la ligne Maginot, il se vit décerner la Croix de chevalier le 31 juillet 1940. Il fut tué près de Londres le 19 novembre 1940.

2 LA KG 26 DURANT LA BATAILLE D'ANGLETERRE ET LE *BLITZ*

SUR L'ÉCOSSE (JUIN-AOÛT 1940)

Après le court intermède français, la « Löwengeschwader » se rassembla dans le nord de l'Europe. Le 1er juillet, elle serait menée comme suit :
- *Stab*/KG 26 (à Stavanger-Sola) aux ordres du *Major* Karl *Freiherr* von Wechmar,
- I./KG 26 (à Sola) sous l'autorité de l'*Obstlt.* Hermann Busch,
- II./KG 26 (à Aalborg) commandé par le *Major* Martin Vetter,
- III./KG 26 (à Sola) sous les ordres du *Major* Günther Wolfien.

La « Grande campagne à l'ouest » ayant été une réussite, Hitler proposa une paix séparée à la Grande-Bretagne. À la suite du refus de Londres, la Wehrmacht se déploya principalement dans le nord de la France, sur la rive de la Manche, le point le plus rapproché des îles Britanniques en agitant la menace d'un débarquement plus qu'hypothétique. Mais la Luftwaffe, contrairement aux calembredaines d'après-guerre, était largement affaiblie et opérait de plus au départ d'aérodromes souvent dévastés. Pour ne pas les encombrer, la KG 26 se maintint en Norvège et au Danemark pour poursuivre les missions menées durant la « Drôle de guerre » à l'encontre du trafic maritime. Ce harcèlement s'accompagnait désormais de bombardements « classiques » visant les industries écossaises. Comme en raison de la distance, les He 111 ne pouvaient bénéficier d'escorte, ils furent souvent engagés isolément pour limiter les repérages et, dès lors, les pertes.

La nuit du 25-26 juin, la 3./KG 26 perdit sur la mer deux He 111 lors d'un raid au départ de Sola. Le 1H + BL, qui devait attaquer des réservoirs de carburant à Hull, fut abattu près du Firth of Forth par deux chasseurs du No 602 Sqn. Il n'y eut qu'un survivant (le pilote et *Staka* de la 3e escadrille). Le 1H + GL avait pour objectif une usine de Glasgow. Lors du survol du Firth of Forth, le bimoteur fut « englué » dans plusieurs faisceaux de projecteurs puis la DCA détruisit un de ses moteurs. Les bombes furent larguées à l'aveuglette et le pilote amerrit. Un aviateur avait été tué, ses camarades furent capturés. Sur ce raid, un membre d'équipage de la 3./KG 26 nota dans son journal :

◀ Le He 111 H-3 1H+FT abattu par un Spitfire le 12 juillet 1940 brûle dans une rue d'Aberdeen.

◢ L'*Oblt.* Roderich Cescotti, pilote à la 2./KG 26, acheva la guerre à la JG 301.

« Attaque réussie sur les Rolls Royce Engine Works de Glasgow avec le 1H+ML. Décollage de Kristiansand à 21h35, retour à 4h05. Largage de six bombes de 250 kilos et de quatre incendiaires. Importante concentration de projecteurs et de DCA. Le 1H+DL n'est pas rentré ».

Le 12 juillet, le 1H+FT venu rôder vers midi sur le Firth of Forth fut intercepté à 10 000 pieds par une section de Spitfire du No 603 Sqn. Le bimoteur de la 9./KG 26 s'abattit avec son équipage de quatre hommes dans une rue d'Aberdeen, déclenchant un important incendie.

Le 15 juillet, le 1H+EK de la 2./KG 26 décolla de Blankensee pour bombarder l'aérodrome de Leuchars. Il fut abattu au large de Peterhead par le No 603 Sqn. Quatre aviateurs furent capturés, le cinquième ayant été tué dans l'engagement. Il s'agissait d'un jeune équipage arrivé depuis peu à l'unité.

Le lendemain 16, le 603e toujours très actif intercepta le He 111 codé 1H+KT de la 9. *Staffel*, engagé dans un vol de reconnaissance armée. Il avait décollé de Sola pour atteindre un point précis sur la côte écossaise. Il devait alors virer vers le sud puis voler pendant sept minutes avant de revenir en Scandinavie, sa route lui faisant ainsi survoler trois navires de guerre devant être bombardés. Mais l'équipage s'égara et, alors qu'il avait repéré trois cargos, fut surpris à 18 000 pieds par les Spitfire. Le bimoteur tomba en mer. Deux aviateurs blessés lors de l'engagement ne purent grimper dans le canot pneumatique. Leurs deux camarades furent récupérés par une vedette de la RAF. Selon un des deux vainqueurs : « Vers 15h30, décollage. Guidés vers un intrus. Aperçu un He 111 volant vers l'est à 18 000 pieds. Le « Hun » nous aperçut lorsque nous étions à un ou deux miles. Il mit les gaz (de la fumée noire sortit de ses moteurs) et piqua légèrement. Après identification précise, il fut attaqué en venant du soleil. Lors de nos tirs, le « Hun » se lança dans des virages et des piqués mais jamais de manière exagérée. Après plusieurs attaques, le tir défensif prit fin et, presque concomitamment, le moteur droit se mit à fumer. Ce panache cacha l'avion et des débris volèrent en tous sens.

Une attaque de navires (18 juillet)

L'*Oberleutnant* Roderich Cescotti, pilote à la 2./KG 26, a décrit une attaque typique de navires. « Le 18 juillet 1940, des aviateurs de la marine signalèrent un important convoi au large d'Aberdeen. Nous avons pris l'air avec toute la *Staffel* et, ici également nous eûmes de la chance. Nous avons volé par une nuit bien éclairée et avons repéré un convoi faiblement protégé d'une cinquantaine de navires. Les nuages étaient à 1 850 mètres et nous nous y sommes dissimulés pour ne pas être vus des bâtiments de DCA. À 2h30, je lançai la première attaque à quinze kilomètres au sud d'Aberdeen sur un cargo d'environ 10 000 BRT. Nous sommes arrivés sans mal sur le vapeur et avons largué en chevalet six bombes explosives de 250 kilos avec une distance entre elles de 25 mètres. Mes camarades relevèrent l'explosion d'une bombe sur la poupe ainsi qu'une autre près de la coque en plein milieu du bâtiment. Nous avons alors plongé dans les nuages pour éviter les Gladiator et Hurricane. Après quelques minutes, nous sommes sortis de notre abri pour survoler un navire marchand de 2 000 BRT et de le viser avec huit bombes de 50 kilos. L'un d'elles fut aperçue frapper le pont mais nous ne pûmes en voir plus car nous replongeâmes dans les nuages en voyant arriver des chasseurs. Au retour, nous avons rédigé un rapport en joignant les dires des témoins. Le X. *Fliegerkorps* déclara le premier navire coulé et le second endommagé. Nous n'avions pas aperçu le naufrage mais un soldat ne déclare que ce qu'il a vu. Par la suite, en consultant des rapports des Lloyds, il allait apparaître que nous avions frappé deux petits démineurs tout en tuant cinq marins. Les deux navires que nous avions attaqués arrivèrent à bon port quoique endommagés ».

▲ Le 31 juillet, l'*Ofw.* Gerhard Renz, observateur du *Lt.* von Schwerin, reçut à son tour la *Ritterkreuz*. Peu après, il gagna l'école de Tutow pour servir comme instructeur. Ce qui lui permit de survivre à la guerre bien qu'il décéda prématurément en 1946.

◥ **Page de droite :** L'équipage du *Lt.* Herbert Kuntz à Stavanger. Cet officier réserviste versé depuis peu à la 4./KG 26 allait recevoir la *Ritterkreuz* mais périt peu avant la fin de la guerre.

Comme je croyais qu'il allait exploser, je m'éloignai. La fumée noire fut remplacée par une autre de couleur blanche. Le « Hun » était maintenant à 9 000 pieds et se dirigeait vers un banc de nuages à 7 000 pieds. Les attaques reprirent et un faible tir défensif fut à nouveau affronté. Il perdit de l'altitude et tomba ».

Le 18 juillet, le bon temps se maintenant sur l'Écosse, les appareils de la *Luftflotte* 5 du *Generaloberst* Hans-Jürgen Stumpff basés en Scandinavie en profitèrent pour mener plusieurs intrusions sur le nord des îles Britanniques. Tous les He 111 de la KG 26 engagés ce jour-là semblent avoir pu éviter la défense locale. Un Heinkel, attaqué par un Spitfire du No 603 Sqn, réussit même à atteindre le refroidisseur du moteur d'un de ses assaillants qui fut contraint de se poser (pilote indemne, machine endommagée).

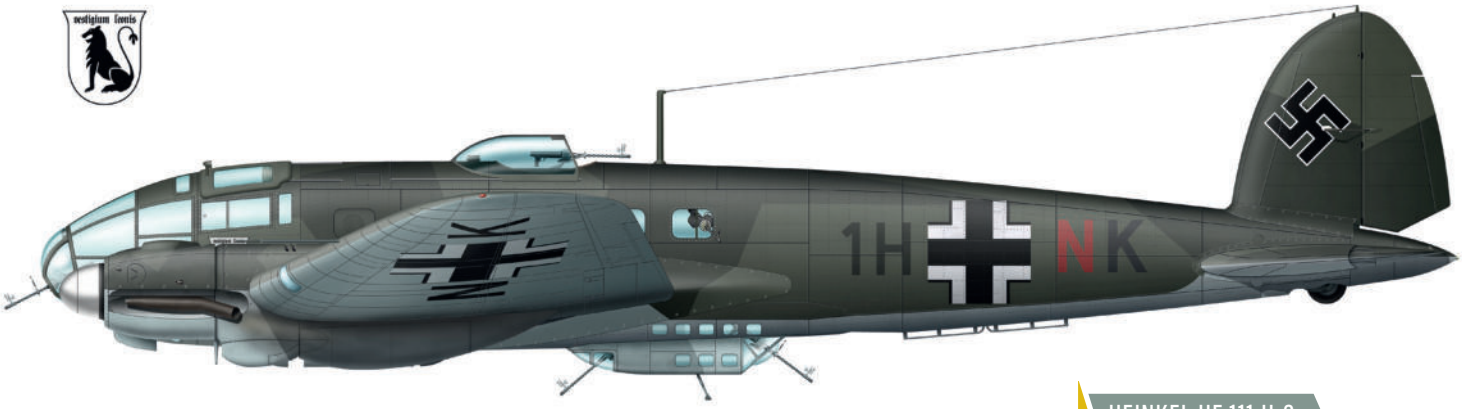
Les 19 et 20 juillet, un aviateur de la KG 26 fut blessé par des tirs de DCA ou de chasseur.

Le 24 juillet, le No 603 Sqn endommagea au petit matin un He 111 de la 3./KG 26 rôdant sur Aberdeen. Le bimoteur regagna la Scandinavie avec trois blessés à bord avant d'être déclassé. Un membre de cet équipage nota dans son journal : « Décollage à 2h00 dans le 1H+ML pour une attaque des Rolls Royce Factory de Glasgow. Les bombes frappèrent l'objectif. À 7h10, attaque par trois Spitfire. L'*Uffz.* Kunze a été sérieusement blessé. Lors de leur premier passage, les chasseurs ont détruit un moteur. Atterrissage à 9h53 à Kristiansand sur un moteur ». Le même jour, un appareil de la 6./KG 26 se posa en mer au sud de Moen à la suite d'un ennui moteur. Deux de ses occupants se noyèrent.

Le 29 juillet, une section du No 603 Sqn ayant décollé de Dyce intercepta deux « Intruders ». Selon le journal de l'unité : « La Section rouge aperçut deux He 111, à douze miles à l'ouest d'Aberdeen. Les nuages étaient épais. Red 1 tira contre un appareil ennemi qui largua ses bombes en mer. L'avion entra alors dans les nuages et aucun dommage ne put être relevé. Red 2 et 3 ne purent s'approcher assez près pour tirer ». Ces deux Heinkel appartenaient très probablement à la « Löwengeschwader ».

Le 30 juillet, tandis que le mauvais temps handicapait l'offensive de la Luftwaffe sur l'Angleterre, les attaques isolées (*Einzelstörangriffe*) se poursuivirent sur l'Écosse et ses archipels. Ce jour-là, un He 111 H-4 de la 8./KG 26 fut abattu en mer par les omniprésents Spitfire du No 603 Sqn. Il n'y eut aucun survivant. Deux des attaquants furent néanmoins endommagés par les tirs défensifs.

Le début août fut relativement calme même si, le 2, plusieurs He 111 de la KG 26 bombardèrent sérieusement un convoi cabotant le long de la côté écossaise. Le 9 août, le 1H+ER de la 7./KG 26 avait décollé de



HEINKEL HE 111 H-3

Avion du *Leutnant* Roderich Cescotti
2./KG 26
Stavanger, Norvège, août 1940

Schwerin pour photographier divers aérodromes aux alentours d'Édimbourg et de Glasgow – spécialement celui de Montrose. Il emportait également quelques bombes « au cas où »… Il fut surpris par des chasseurs du No 79 Sqn qui surgirent de l'arrière, et blessèrent deux aviateurs. Les bombes furent larguées en urgence sur Sunderland tandis que l'appareil tentait de s'échapper vers la haute mer. Mais, poursuivi puis achevé, il fut posé sur les flots au large de Whitburn, son équipage étant capturé par une vedette.

Le 13 août, la grande offensive de la Luftwaffe, l'*Adlertag* (jour de l'aigle), n'avait pas été à la hauteur des promesses investies dans cette opération d'envergure. Le 15, le beau temps étant au rendez-vous, la Luftwaffe crut pouvoir effacer cet échec. Les unités basées en France ayant souffert lors de l'*Adlertag*, on mit largement à contribution les appareils de la *Luftflotte* 5. Les He 111 de la KG 26 furent ainsi envoyés massivement et en formation sur la mer du Nord avec pour escorte les seuls chasseurs disposant d'une autonomie suffisante pour couvrir ce long et périlleux trajet : les Bf 110 du I./ZG 76. Pour ne pas être trop vite repérés par les radars adverses, les Heinkel espéraient profiter d'une attaque feinte menée par des He 115. Malheureusement pour les hommes de la « Löwengeschwader », la course des deux formations était fort semblable au vu de la distance à parcourir avec une autonomie limitée et cette manœuvre ne trompa guère les services de détection britanniques (certainement au surplus mis en alerte par le décryptage des messages radio de l'adversaire). La KG 26 tomba ainsi dans un véritable guet-apens rassemblant des chasseurs issus de plusieurs escadrilles (dont les No 79, 235 et 605 Sqn). Selon l'*Oblt.* Cescotti : « Dès 12h08, notre formation fut repérée à 90 miles de la côte et le guidage de la chasse adverse en déduisit que nous nous dirigions vers l'embouchure de la Tyne. Les chasseurs furent ainsi correctement dirigés. Le No 72 Sqn nous attaqua sur la mer, une partie des agiles Spitfire retenant notre escorte de Bf 110 qui ne faisaient pas le poids. Avant même d'atteindre la côte, sept Messerschmitt avaient été abattus. Les vingt-quatre autres se placèrent en cercle défensif, nous laissant face aux chasseurs de la RAF. En quelques minutes, la 8./KG 26 perdit quatre appareils et seize aviateurs dont cinq seulement purent être repêchés par un navire britannique. L'équipage de Willi Zimmermann de la 1. *Staffel* se posa en mer. Il grimpa dans son canot et fut également capturé. Deux Heinkel de la 9e escadrille furent abattus sur le chemin du retour et il n'y eut aucun survivant. En luttant à 4 000 mètres, ma 2./KG 26 – et peut-être d'autres ? – put franchir le rideau défensif et affronter une puissante DCA sur Newcastle-on-Tyne. Nous étions constamment attaqués par une trentaine de chasseurs et mon mitrailleur Moll en frappa un de son tir. On le vit descendre à travers les nuages mais on ne le vit pas s'écraser [NdlA : au moins deux Hurricane du No 605 Sqn furent endommagés sur Newcastle mais leurs pilotes furent indemnes]. Sur Linton-on-House, nous avons largué nos bombes sur le port et des sites industriels, mais au retour, on nous signala que Kjevik était recouvert de nuages et nous fûmes déroutés sur Westerland. Nous sommes revenus le 19 à Kristiansand ». Les Ju 88 de la KG 30 ayant décollé de l'aérodrome danois d'Aalborg affrontèrent pour leur part les chasseurs des No 73 et 616 Sqn. Cette attaque éventée de la *Luftflotte* 5 causa la perte de huit appareils de la KG 26, sept de la KG 30 et sept du I./ZG 76. Un prix très élevé à payer et qui sonna le glas pour 1940 des missions massives dirigées contre le Royaume-Uni au départ de la Scandinavie. Des missions isolées se poursuivirent néanmoins mais surtout de nuit, comme le confirme cette note dans le journal tenu par un aviateur de la 6./KG 26 : « 22 août. Décollage de Stavanger à minuit 40' pour mener un raid de nuisance sur Dundee et Leith avec quatre SC 250, huit SC 50 et quatre incendiaires. La côte britannique fut atteinte à 3h30 et, quinze minutes plus tard, arrivée sur Montrose. L'aérodrome ne fut pas repéré et les bombes furent larguées sur les installations portuaires à 4h00 ».

Le mois d'août fut aussi marqué par la création d'une unité école, l'*Ergänzungsstaffel* (en abrégé *Erg.Staffel*) à Lübeck-Blankensee [Voir page 107].

HEINKEL HE 111 H-1

I./KG 26
Wevelgem, Belgique, septembre 1940

DANS LA BATAILLE D'ANGLETERRE (SEPTEMBRE-DÉCEMBRE 1940)

Les attaques de la KG 26 menées de Scandinavie n'étant que des piqûres d'épingle comparées aux engagements disputés sur la Manche, la « Löwengeschwader » quitta le nord de l'Europe pour opérer sur l'Angleterre. À cette époque, Luftwaffe et RAF avaient toutes deux subi moult pertes et commençaient à s'épuiser. Un renfort était donc bienvenu, même si le III./KG 26 avait été étrillé lors de la mission du 15 août.

Début septembre, les *Gruppen* de la KG 26 quittèrent progressivement la Scandinavie. Les *Stab* et II./KG 26 s'établirent aux Pays-Bas à Gilze-en-Rijen, tandis que le I./KG 26 s'installait en Belgique à Wevelgem. Le III./KG 26 par contre gagna Schwerin puis Rechlin où ses appareils furent largement équipés de l'appareillage *Y-Verfahren*, le *Gruppe* devenant ainsi une unité d'éclaireurs (*Zielfinder*).

Dans son ouvrage de souvenirs, Roderich Cescotti (2./KG 26) a décrit son arrivée à Wevelgem le 4 septembre 1940, venant tout droit de Kristiansand. Le 6 septembre, il effectuait déjà son premier raid sur Londres mais au départ de Gilze-en-Rijen. Un obus de DCA frappa son appareil sur la capitale britannique. Tant bien que mal, il mit le cap sur Wevelgem sans savoir s'il n'allait pas être contraint d'amerrir en mer du Nord. Après avoir obtenu un signal de la station de détection de La Panne, Cescotti put néanmoins revenir sans mal, seul un de ses camarades du bord étant blessé. Cette nuit-là, la 4./KG 26 déplora un équipage disparu dans un raid sur Derby. Le lendemain, Cescotti et ses camarades repartirent sur les docks londoniens. D'autres missions suivirent au départ de Wevelgem. Le 10 septembre, Cescotti fut présenté au *Reichsmarschall* Göring venu passer l'unité en revue et s'entretint un moment avec lui. Peu avant de faire mouvement, les 4 et 5 septembre, le II./KG 26 avait lancé deux *Störangriffe* vers Édimbourg, perdant deux appareils avec leurs équipages sur la mer.

L'aérodrome belge de Maldegem fut également très temporairement occupé par des éléments de la KG 26 (en fait à peine quelques jours) mais, pour des raisons de commodité, la « Löwengeschwader » passa très vite en France pour s'installer sur les aérodromes de Beauvais (*Stab* et I./KG 26) et d'Amiens (II./KG 26). Les missions sur l'Angleterre allaient se succéder, des appareils revenant régulièrement sur le continent avec des avaries causées par la chasse ou la DCA.

Bien que peu de chercheurs citent le 11 septembre, les affrontements diurnes RAF/Luftwaffe au cours de cette journée furent pourtant fort disputés. Un bel exemple de cette guerre d'usure qu'était devenue la bataille d'Angleterre. L'intrusion allemande principale s'étala de 15h45 à 16h45, quelques bombardiers pouvant atteindre Londres tandis que d'autres se chargèrent de Douvres et de Deal. Les Bf 109 des I./LG 2

Escale sur la place Saint-Lambert à Liège lors du transfert par route en France du personnel de la KG 26. À l'arrière-plan, le palais des Princes Evêques devenu OFK (*Oberfeldkommandantur*) 648.

Wevelgem. Un des He 111 du I./KG 26. Il s'agirait d'un appareil de l'*Oblt.* Roderich Cescotti.

et JG 51 craignant de tomber à court de carburant abandonnèrent les He 111 des *Stab*, I. et II./KG 26 face au *Fighter Command*. Six bimoteurs de la « Löwengeschwader » furent ainsi perdus sur l'Angleterre ou la Manche, dix autres revenant avec des avaries diverses. Les interrogatoires des prisonniers fournissent quelques indications sur l'unité :

« - He 111 H-3 1H+CB, *Stab* I./KG 26. Décollage de Courtrai à 14h40. L'escorte fit jonction sur Douvres. Peu après, cet appareil fut frappé par la DCA près de Londres puis attaqué par des chasseurs. Les bombes furent larguées sur Sevenoaks et l'appareil fut posé à Burmarsh avant d'être sabordé (5 prisonniers).

- He 111 H-4 1H+AH, 1./KG 26. Décollage à 14h00 pour attaquer Woolwich. Sur l'objectif à 15 000 pieds, l'équipage ne put larguer les bombes et, en quittant les lieux, l'appareil fut frappé par la DCA puis s'écrasa à Staplecross. Deux tués et trois prisonniers de guerre (dont le *Staffelkapitän*).

- He 111 H-3 1H+ML, 3./KG 26. L'objectif était les docks londoniens. Ils auraient été atteints avec succès selon l'équipage mais la DCA endommagea une aile de l'appareil qui, devenu isolé, fut attaqué par des Hurricane et Spitfire. Trois aviateurs furent tués, les deux autres sautant sur New Barn Farm.

- He 111 H-3 1H+JN, 5./KG 26. Décollage à 15h45 d'un aérodrome néerlandais pour attaquer un objectif dans l'estuaire de la Tamise. Avant de l'atteindre, des Spitfire endommagèrent l'avion. L'équipage tenta de revenir mais dut se poser dans la Manche au large de Hastings. Un tué et trois prisonniers ».

L'interrogatoire le plus étonnant fut celui du *Fw.* Wilhelm Jabusch, pilote du 1H+KH de la 1./KG 26. À 19 000 pieds, ce bimoteur fut attaqué par une nuée de Spitfire qui détruisirent un moteur. L'équipage tira des fusées pour signaler qu'il allait capituler mais trois Spitfire s'obstinèrent, causant de nouvelles avaries. Jabusch dut donner l'ordre d'évacuation et sauta sur Uckfield. Il fut cependant le seul prisonnier car l'observateur, l'*Uffz.* Hans Buntrock – qui, comme tout bon *Beobachter*, avait des notions de pilotage – prit les commandes de l'avion éclopé, lui fit traverser la Manche et le crasha près de Dieppe. Cet épisode fit l'objet d'un article dans un numéro de 1941 de la revue *Der Adler* !

◤ Visite du *Reichsmarschall* Göring à Wevelgem le 10 septembre 1940. De gauche à droite : non identifié, l'*Obstlt.* Karl von Wechmar (*Kommodore* de la KG 26), Hermann Göring et le *General der Flieger* Bruno Loerzer (commandant le II. *Fliegerkorps*).

◀ Un He 111 de la KG 26 posé en urgence sur une plage (Dieppe ou Dunkerque ?).

◀ Après avoir sabordé leur He 111 H-3 à Burmarsh le 11 septembre, deux membres de l'équipage du 1H+CB sont emmenés sous bonne garde.

◣ Le He 111 codé 1H+IH de la 1./KG 26 posé en urgence à Asplin's Head (Foulness) le 15 septembre était en relativement bon état.

Le 15 septembre, lors d'une attaque de Londres, plusieurs He 111 des deux *Gruppen* revinrent endommagés tandis que le 1H+IH parti de Wevelgem fut contraint, à la suite de dommages, de se poser à Foulness, l'équipage étant capturé.
Le 23 septembre, deux pertes furent à déplorer au II./KG 26. Les attaques nocturnes du 23-24 septembre rassemblèrent 260 appareils qui auraient surtout visé Londres et Liverpool. Un He 111 H-3 de la 6./KG 26 engagé sur la centrale de Beckton se perdit dans la nuit, forçant l'équipage à larguer sa cargaison de bombes sur le Surrey. Pris dans le faisceau d'un projecteur, le bimoteur frappé d'un impact direct dans la queue s'écrasa à Chobham. L'équipage eut le temps d'évacuer la machine coupée en deux. Cette nuit-là, un appareil de la 5./KG 26 s'écrasa à Amiens, tuant son pilote.
Le mauvais temps empirant, les pertes se raréfièrent, d'autant plus que les bombardements furent pour la plupart menés de nuit. Le 4 octobre, parti de Beauvais, le 1H+EL de la 3./KG 26 tomba en mer près de la côte anglaise pour une cause inconnue. Trois corps furent rejetés le 30 octobre à Hollesley Bay.

Le 5 octobre, de retour d'Angleterre, un Heinkel de la 1./KG 26 endommagé par des tirs s'écrasa à Amiens mais sans mal pour son équipage.
Le 23 octobre, des détachements de la « Löwengeschwader » auraient probablement été temporairement rappelés en Scandinavie car le II./KG 26 mena cette nuit-là une attaque sur Glasgow. Le 25 en soirée, les bombardements du Grand Londres furent soutenus. Le No 111 Sqn basé à Montrose reçut la visite surprise de quatre He 111 du II./KG 26 qui détruisirent le mess des officiers, deux hangars et sept chasseurs.
Le 26 octobre vers 18h00, une *Kette* de la 3./KG 26 venue de Stavanger bombarda l'aérodrome de Lossiemouth. Atteint par un tir direct de la DCA, le 1H+BL explosa, ne laissant aucune chance à son équipage. L'attaque surprit cependant le No 21 Sqn qui perdit au sol deux Blenheim, trois autres étant endommagés.
Le 27 octobre, près d'Abbeville, un appareil de la 6./KG 26 endommagé dut être abandonné par son équipage.
Bien que les intrusions s'amenuisèrent, plusieurs appareils furent encore perdus en novembre. Le 4, près de Stavanger, on note la chute du 1H+HK (2./KG 26) de retour de mission (équipage tué). Huit jours plus tard, un appareil de la 8. *Staffel* fut abattu sur la Manche. Le pilote périt, ses trois camarades étant sauvés par le *Seenot*. Le III./KG 26, devenu le *Gruppe* de *Zielfinder* (marqueurs d'objectifs), était basé à Poix. Le 13 fut marqué par la disparition du 1H+BN (5./KG 26) lors d'un raid sur Londres. Le 15 novembre, destruction d'un appareil du *Stab* II./KG 26 à Amiens dans un bombardement.

◥ **En haut :** Le 23 septembre, le 1H+AN de la 5./KG 26 se crasha au décollage d'Amiens (un tué et trois blessés graves).

▶ **Au milieu :** Le 1H+GP (6./KG 26) coupé en deux à Chobham la nuit du 23-24 septembre.

◢ **Ci-dessous :** Le 28 septembre, le He 111 H-4 1H+EH (1./KG 26) de retour de mission sur l'Angleterre s'écrasa à Hamel au sud de Douai. Son équipage fut tué.

▲ Un Heinkel He 111 « poivré » revenu *in extremis* en France.

Christliches Andenken

an den unvergeßlichen Gatten, Sohn und Bruder

Josef Mendler

Unteroffizier und Flugzeugführer

welcher am 4. November 1940 im 27. Lebensjahre vom Feindflug zurückgekehrt und vor der Landung tötlich abstürzte. Beerdigt in Stavanger, Norwegen.

—

Wenn Liebe könnte Wunder tun
Und Tränen Tote wecken,
Würde Dich ganz sicherlich
Nicht die kühle Erde decken.

Buchdruckerei Ernst Müller, Salzburg, Waagplatz 2, Telefon 121

◀ Le 4 novembre, le 1H+HK de la 1./KG 26 revenant de mission s'écrasa près de Sola avec tout son équipage, dont son pilote, l'*Uffz.* Josef Mendler.

La nuit du 19 novembre fut catastrophique pour la KG 26 qui perdit son *Kommodore*, l'*Obstlt.* von Wechmar, dont l'appareil s'écrasa à Savignies peu après avoir décollé de Beauvais. En urgence, on rappela à la tête de la « Löwengeschwader » son précédent commandant, l'*Oberst* Robert Fuchs, qui se maintint en poste jusqu'à la fin de l'année. Cette même nuit, près de Beauvais, un He 111 de la 1./KG 26 percuta un obstacle, tuant ses occupants. Et, loi des séries, sur Barking, le Heinkel 1H + AH de la 1. *Staffel* piloté par le *Ritterkreuzträger* Albert von Schwerin fut pris dans le câble d'un ballon, tous les aviateurs étant tués. Le mois de décembre connut son lot de dommages ou de pertes. Trois d'entre elles furent totales :

- le 4, chute à Neufchâtel d'un appareil égaré de la 8./KG 26 (équipage tué) ;
- le 11, deux He 111 des 1. et 5./KG 26 furent portés disparus sur l'Angleterre (Birmingham ou Southampton ?) tandis qu'un troisième de la 5. *Staffel* se posa en urgence à Yport ;
- le 29, à Moyencourt, perte d'un appareil de la 8./KG 26 ayant décollé de Poix (un tué, quatre blessés).

Bilan des opérations sur l'Angleterre

Appelée de Scandinavie pour opérer sur l'Angleterre, la KG 26 perdit de septembre à décembre 1940 quelque 37 He 111, le plus souvent en combat et avec équipages. Pendant environ un mois, elle avait opéré avec deux *Gruppen*, le III./KG 26 étant rééquipé en appareils munis de l'*Y Verfahren*. Les pertes humaines furent de même

Le He 111 codé 1H+ES de la 8./KG 26 photographié à Amiens.

À Poix, chargement d'une bombe de 1 000 kg pour un He 111 du III./KG 26.

sérieuses, avec un *Kommodore*, plusieurs *Staffelkapitäne* et un *Ritterkreuzträger* qui ne rentrèrent pas. Contrairement aux campagnes de Pologne ou de Norvège, les aviateurs capturés en Grande-Bretagne ne purent revenir à l'unité. On profita alors de l'hiver pour combler les brèches.

LE III./KG 26 SUR L'ANGLETERRE (JANVIER 1941-JUILLET 1941)

Début janvier 1941, la « Löwengeschwader » accueillit son nouveau *Kommodore*, le *Generalleutnant* Alexander Holle, un vétéran de la *Legion Condor*.
À ce moment-là, l'unité était entièrement basée en France :

- *Stab*/KG 26 (Holle) et I./KG 26 (*Obstlt.* Hermann Busch) à Beauvais ;
- II./KG 26 (*Major* Helmuth Bertram) à Amiens ;
- III./KG 26 (*Major* Günther Wolfien) à Poix-nord.

Et c'est lors de ce mois de janvier que la *Geschwader* allait « exploser ». Si le III. *Gruppe* équipé d'appareillages de guidage sophistiqués poursuivit ses missions sur l'Angleterre au départ de la France, le I./KG 26 repartit en fin du mois en Scandinavie, tandis que le II./KG 26 était appelé en Méditerranée. Il était devenu patent que, quinze mois après le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, la Luftwaffe se voyait contrainte de démembrer ses unités pour tenter de répondre à toutes les nouvelles menaces.
Les appareils du III. *Gruppe*, les *Zielfinder*, furent employés intensivement lors du *Blitz*, les bombardements de nuit sur les grands centres urbains d'Angleterre. Il serait cependant lassant de citer toutes ses missions ainsi que ses pertes.

Une formation de la KG 26 sur la Manche (on note les antennes de l'*Y-Verfahren*). (Coll. J. Crow)

Un membre de la KG 26 a photographié à Amiens ce He 111 H- 8 avec coupe-câbles. On ne sait cependant si cet appareil était attaché à la « Löwengeschwader » ou s'il lui avait été simplement soumis.

Le 19 janvier, Londres et Southampton subirent de sérieuses attaques. Trois Heinkel 111 furent victimes de la DCA. Le 1H+FT de la 9./KG 26 tomba à Allington Manor Farm. Un aviateur tenta de sauter mais trop bas. En explosant, le bombardier tua cinq cheminots travaillant à proximité. Il se serait agi de la seule perte sérieuse du *Gruppe* lors de ce mois.

En février, le III./KG 26 passa de Poix à Achiet. On ne relève aucune perte du III./KG 26 lors de ce mois.

En revanche, en mars, quatre He 111 furent intégralement détruits, comme le 1H+IR de la 7./KG 26 engagé sur Southampton. Abattu le 13-14 mars par un Beaufighter du No 219 Sqn, il s'écrasa avec son équipage sur le camp de prisonniers de Shipley sans causer d'autres pertes humaines. Lors de cette période, on relève dans la liste officielle de pertes la disparition en combat de quelques appareils de l'*Ergänzungsstaffel*, cela sans grande précision. Ainsi, le 20 mars, un bimoteur de cette unité aurait été victime d'un chasseur de nuit près du Tréport. La *Staffel*-école devait donc appuyer le III./KG 26 ou simplement

renforcer l'offensive aérienne. Fin mars, le III./KG 26 déménagea au Bourget.
Les pertes augmentèrent en avril avec le retour du beau temps mais également en raison du renforcement de la défense antiaérienne britannique (DCA et chasse). Ce mois, le *Gruppe* prit part à dix-huit raids [voir détail page suivante].
Le 4 avril, un Beaufighter du No 604 Sqn abattit le He 111 H codé 1H+ED du *Stab* III./KG 26 à West Hewish. Deux aviateurs ayant pu sauter furent capturés.

Le 7 avril, lors de deux attaques sur Glasgow et Liverpool, plusieurs victoires furent remportées par la RAF, dont le He 111 1H+GT de la 9./KG 26 revendiqué par deux as : le *F/Lt* Derek Ward du No 87 Sqn et le réputé John Cunningham du No 604. Le bimoteur tomba en mer avec son équipage au large de Branscombe.

▲ Lors du rude hiver 1940-1941, des hommes de la KG 26 déblaient une piste. On note les trois antennes sur le He 111 indiquant qu'il s'agissait probablement d'un appareil du III./KG 26 basé à Poix et équipé du *Y-Verfahren*.

▶ Le *Generalleutnant* Alexander Holle, nouveau *Kommodore* de la KG 26. (DR)

◀ Un drapeau de la « Löwengeschwader » portant, outre le Vestigium Leonis, la célèbre devise de Jules César (avec une faute) : « Veni, vini [sic], vici » (« je suis venu, j'ai vu, j'ai vaincu »).

Les Defiant du No 264 Sqn furent également de la partie. La nuit du 8-9 avril, l'un d'eux abattit le 1H+ET de la 9./KG 26 à Vickers Farm (un aviateur fut tué, ses trois camarades pouvant sauter). Le 10 avril, un autre appareil du No 264 accrocha sérieusement le He 111 H-5 1H+JD du *Stab* III./KG 26. Son pilote donna l'ordre d'évacuation mais, resté seul à bord, posa l'appareil en feu sur le terrain de golf de Blatchington. Il fut capturé avec trois de ses camarades, le cinquième ayant été tué lors de son saut. La même nuit, le He 111 H-5 1H+FS de la 8./KG 26 se désintégra en plein ciel sur Radway, victime des tirs d'un Defiant du No 256 Sqn (deux prisonniers). Le 23 avril, 120 bombardiers volèrent vers Plymouth.

▲ Des mines sont préparées pour être larguées dans ou aux alentours des ports anglais.

◥ **En haut, à droite :** Chargement de bombes dans la soute d'un Heinkel 111 en partance pour l'Angleterre.

Un He 111 de la 8./KG 26 fut porté disparu, tandis que trois autres bimoteurs du *Gruppe* revinrent se crasher sur le continent souvent avec des blessés et tués à bord. Le 28 avril, un appareil de la 7./KG 26, victime d'un problème moteur, se « vomit » à Lisieux. Trois aviateurs périrent.

En mai, bien que le *Gruppe* opéra à quinze reprises sur l'Angleterre, on n'identifierait que trois pertes totales. Toutes lors d'un important raid sur Liverpool la nuit du 3-4 mai et toutes victimes de Beaufighter :

- le He 111 1H+BD du *Stab* III./KG 26 fut abattu sur Crowcombe, son équipage étant capturé ;
- le He 111 1H+DS de la 8./KG 26 explosa en plein ciel sur Keynor Farm, deux aviateurs qui avaient néanmoins pu évacuer à temps furent faits prisonniers ;
- le He 111 1H+AT de la 9./KG 26 s'écrasa à Arundel (2 capturés).

Liste de raids connus du III./KG 26 en avril 1941

- 3/4 : Bristol
- 4/5 : Bristol
- 7/8 : Belfast
- 8/9 : Coventry
- 9/10 : Birmingham
- 10/11 : Birmingham
- 11/12 : Bristol/Portsmouth
- 12/13 : Belfast
- 15/16 : Belfast
- 16/17 : Londres
- 17/18 : Portsmouth
- 19/20 : Londres
- 21/22 : Plymouth
- 22/23 : Plymouth
- 26/27 : Liverpool
- 28/29 : Plymouth
- 29/30 : Plymouth/Cardiff

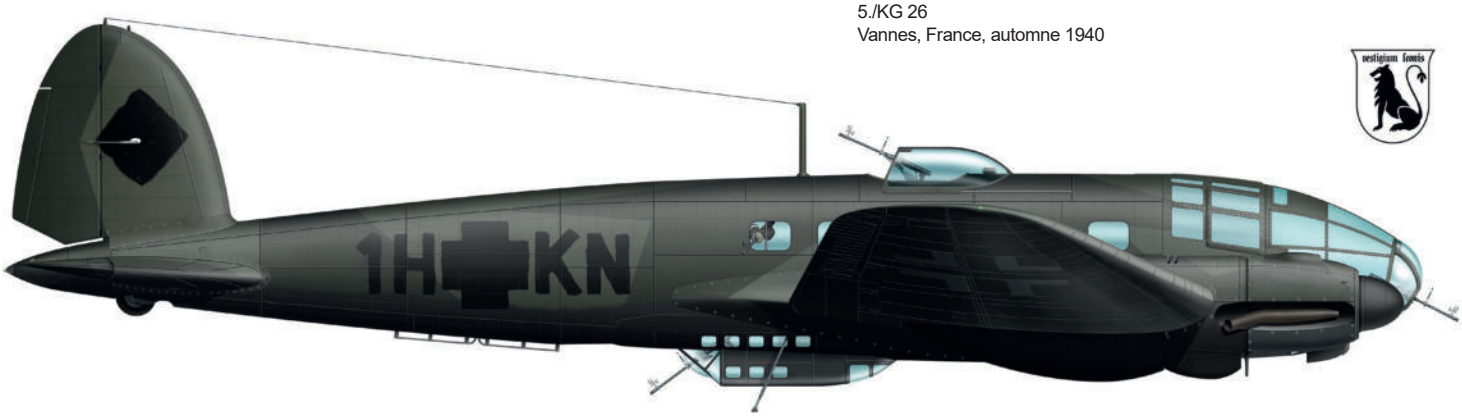
◢ Départ de nuit d'un He 111 de la *Geschwader* vers l'Angleterre.

Comme la défense britannique n'avait pas baissé la garde, ces pertes limitées s'expliqueraient probablement par l'expérience croissante des équipages allemands ainsi que par les progrès du guidage.
Le 5 juin, un He 111 de la 9. *Staffel* intercepté près d'Oxford par deux Hurricane du No 257 Sqn leur échappa. Même si le bombardier et un des chasseurs furent légèrement endommagés par les échanges de tirs.
Lors de ce mois de juin, le III./KG 26 prit part à 17 raids, tous avec des effectifs restreints puisque, en prévision de « Barbarossa », la plupart des *Kampfgeschwadern* basées en France avaient largement quitté l'Hexagone. Le 21-22 juin, Portsmouth et Southampton subirent une attaque nocturne, la première depuis longtemps. Elle ne fut cependant menée qu'avec… 40 appareils ! Le He 111 codé 1H+FR de la 7./KG 26 s'écrasa pour une raison inconnue au large de l'île de Wight, ses quatre occupants étant tués.
En juillet, le III. *Gruppe* bombarda Bristol, Southampton, Hull… lors de six opérations, la dernière ayant lieu la nuit du 17 au 18. Le 20 juillet, à son tour, le III./KG 26 quitta la France pour combattre en URSS.

Bilan des missions du III./KG 26 sur l'Angleterre en 1941

En quasiment six mois et demi d'opérations sur l'Angleterre, le III./KG 26, devenu un *Gruppe* de *Zielfinder*, déplora la perte totale de 22 He 111, principalement en combat et le plus souvent avec leurs équipages. Soit quasiment l'équivalent d'un *Gruppe* en entier. À cela, il fallait rajouter les tués et les blessés graves dans les avions revenus sur le continent. Mais, bien que diminué par ces nombreux engagements, le III./KG 26 n'allait pas bénéficier d'un repos pourtant bien nécessaire pour se reconstituer avant d'aller combattre sur le récent front de l'est. ✦

▶ Un Messerschmitt Bf 108 Taifun de liaison de la « Löwengeschwader » comme l'atteste l'insigne.



HEINKEL HE 111 H-3
5./KG 26
Vannes, France, automne 1940

Le 4 juillet 1942, parti de Bardufoss avec 24 autres appareils, le Heinkel He 111 H-6 codé 1H+LK de la 3./KG 26 (*Lufttorpedostaffel* ou LT) attaque à la torpille le convoi allié PQ 17 en mer de Barents, au large de l'île aux Ours. L'avion de l'*Oblt.* Scöner sera quelques instants plus tard touché par la DCA au moteur droit, mais, bien qu'ayant perdu son deuxième Junkers Jumo 211F à l'approche de la côte norvégienne, il parviendra à amerrir en vol plané près de l'île de Kvaløya, l'équipage étant recueilli en mer par des pêcheurs norvégiens. (© Piotr Forkasiewicz)

MORE MAGAZINES:
XSAVA.XYZ

3

1941-1942 : SUR TOUS LES FRONTS !

LE RETOUR EN SCANDINAVIE DU I./KG 26 (JANVIER 1941-JUILLET 1941)

Vers la fin janvier 1941, le I./KG 26 quitta Beauvais pour revenir en Scandinavie, où sa base principale fut Stavanger, tout en employant Aalborg comme aérodrome avancé. Le *Gruppe* fut rejoint peu après par le *Stab*/KG 26.

Comme lors du précédent « séjour », les Heinkel He 111 se consacrèrent à des attaques de navires mais également d'objectifs sur le sol écossais. Cependant, le mauvais temps brida initialement les opérations. Ce fut donc seulement le 19 février que six He 111 décollèrent d'Aalborg vers l'Écosse. L'un d'eux tomba en mer pour une cause inconnue, emportant tout son équipage.

Le 21 février, la 3./KG 26 perdit un He 111 lors d'une attaque routinière visant des navires cabotant le long de la côte écossaise. L'appareil, codé 1H+KL, tomba en mer près des îles Féroé. L'équipage aurait été capturé.

Le 1er mars, le He 111 1H+BK de la 2./KG 26, victime de la DCA de Banff, fut posé sur la mer au large de Melrose Head. Selon le pilote, l'*Oblt.* Hatto Kuhn : « Notre équipage décolla le 1er mars 1941 tard dans l'après-midi pour attaquer un convoi qui avait été signalé longeant la côte écossaise. Au ras des vagues, pour éviter toute détection, nous avons atteint les lieux au coucher du soleil et avons aperçu ce convoi. Dans l'obscurité croissante et venant bas sur l'horizon, nous avons entamé notre attaque. Nous avons survolé le plus gros cargo et largué deux bombes de 250 kilos. Malheureusement, ce fut juste à côté. Nous dûmes dès lors effectuer un second passage et avons tout de suite été pris dans des faisceaux de balles traçantes. Le radio cria : « *Moteur gauche en feu !* ». J'essayai de juguler l'incendie mais il se développa en dépit de mes efforts. L'eau et le ciel se confondaient. Nous étions à quelques mètres sur les flots et l'horizon n'était plus visible. Il fallait gagner de l'altitude. Avec difficultés, je pus soulever l'avion mais, à cent mètres de hauteur, il avait déjà tellement perdu de puissance que je ne parvenais plus à le maîtriser. Je tentai tout ce qu'il était possible de faire mais ne pouvais même pas virer pour gagner de la vitesse car, avec le moteur gauche détruit, nous risquions de nous écraser en mer. J'envisageai de gagner la côte mais les falaises étaient bien trop hautes. Il ne nous restait plus qu'à amerrir. Je donnai l'ordre à l'équipage de préparer le canot pneumatique. Je volai vers l'ouest pour me rapprocher de la côte. Nous ricochâmes trois ou quatre fois sur la mer avant que tout se calme. Un silence s'installa lorsque j'eus coupé les gaz. Nous ne perdîmes pas de temps. Le radio et le mécanicien de bord avaient largué le canot et le maintenaient. Je m'extirpai de mon siège et, avec l'observateur, sautai à l'eau puis grimpai dans le canot. Nous avons alors énergiquement pagayé pour nous éloigner de l'épave en train de sombrer. Notre radio puisa dans les provisions de secours pour boire un petit coup mais ses mains étaient si glacées que la bouteille de cognac lui échappa, tombant en mer. Nous avons tous regardé cela avec consternation. Nous avons finalement atteint une plage de galets. Tout ce que nous avions et qui pouvait intéresser l'ennemi avait été jeté par-dessus bord. Nous avions hésité à jeter nos pistolets mais finalement ils y sont également passés. De loin, nous avions aperçu des silhouettes sur la falaise. Il s'agissait de la garde côtière. Le *Chief Constable* nous cria d'en haut : « *Avez-vous des armes ?* ». Nous lui avons répondu que non et il nous a dit de grimper. Quand ce fut fait, nous fûmes amenés au poste de police de Banff. On nous donna des vêtements secs ainsi que du thé et des sandwiches. Notre capture avait déjà été annoncée à l'autorité supérieure. La même nuit, nous avons été interrogés par des officiers de la RAF qui voulaient exploiter notre fatigue et notre tension. Le lendemain, nous avons été séparés et amenés par camion à Aberdeen. Puis nous avons été répartis dans des centres d'interrogatoire. Ce fut un bien pour nous de ne pas encore savoir que nous allions passer six années derrière les barbelés. En 1976, j'appris d'officiers de la RAF que l'on avait voulu récupérer notre avion. Mais, alors qu'on le sortait de l'eau, une tempête se déclencha et l'épave retomba en mer. En 1975, une équipe de chercheurs repêcha un des moteurs actuellement exposé au musée de Glasgow ».

▲ Un He 111 de la KG 26 déjà préparé pour une mission en bordure de piste à Stavanger.

Le 7 mars, le He 111 codé 1H+HH de la 1. *Staffel* vola si bas lors de l'attaque d'un navire au large de Buddon qu'il percuta son mât et s'écrasa avec son équipage dans l'embouchure de la Tay.
Le 11 mars, un Heinkel du *Stab*/KG 26 fut porté disparu dans un vol vers l'Écosse.
Toutes les pertes de la *Geschwader* n'eurent pas lieu en combat. Le 29 mars, lors d'un exercice de largage de bombes, l'équipage du *Staka* de la 3./KG 26 périt à Orense près de Stavanger.
Les attaques de convoi ou de navires isolés étaient – comme il se doit – monnaie courante. Mais avec des fortunes diverses. Selon les souvenirs de l'*Oblt.* Roderich Cescotti (2./KG 26) : « Ma première opération dirigée contre des objectifs maritimes en 1941 eut lieu le 3 avril. Un important convoi de navires britanniques avait été signalé faisant route au large d'Aberdeen. Nous pouvions l'attaquer de jour au départ de Stavanger pour autant que nous puissions le repérer. Nous avons décollé à 14h45, avec cap 240° pour mener un vol de 500 kilomètres sur la mer. Nous disposions d'une vue de trois kilomètres, la mer était houleuse et le plafond de nuages était à 200 mètres. Mais nous avons bénéficié de la chance des « fonceurs ». À 25 kilomètres au nord de Montrose, nous avons aperçu les bâtiments. Nous avons choisi un cargo et, au ras des vagues, avons lancé notre attaque à 16h32. Le *Fw.* Grimm, mon observateur, largua quatre bombes SC 250 avec intervalle pour chacune de vingt mètres. Je crois que nous avons surpris l'équipage. Tout alla très vite. Un projectile frappa le flanc du cargo, un autre tomba juste sur le pont en soulevant des gerbes de flammes et le navire de 4 000 BRT coula alors à pic. Pas de tirs défensifs, pas de canot de sauvetage… Il disparut comme s'il n'avait jamais existé… Je virai sans attendre et me dirigeai vers un autre cargo plus imposant, lui destinant la bombe de 500 kilos que nous avions encore dans notre soute. J'avais l'œil rivé dans le viseur quand des tirs de mitrailleuses débutèrent peu avant que je donne l'ordre de largage. Le nez vitré du Heinkel se fendilla et un projectile me frappa à la gauche… Le choc fut tel que je m'effondrai sur mon siège. Grimm réagit comme un chien de chasse, s'empressa de me désangler, me poussa hors du siège et s'empara des commandes. « *Tout va bien, Herr Leutnant, j'ai la machine en main !* » me dit-il. Je pus lui répliquer : « *Ne nous fiche pas à l'eau* » avant de m'évanouir. Quand je repris mes sens, je n'avais plus mal. Grimm était toujours aux commandes et mon radio l'assistait. J'avais saigné comme un porc. La moitié gauche de mon visage, mon serre-tête et ma combinaison de vol étaient couverts de sang. Après inspection, il apparut que j'avais surtout été éraflé par la balle qui n'avait pas pénétré dans la chair. Je récupérai quelques forces et pus reprendre les commandes pour nous reposer à Stavanger-Sola. Mes camarades m'expliquèrent que la SC 500 avait été bien larguée. Elle avait frappé la proue du cargo et l'avait tellement endommagée que le sort du navire avait dû être scellé, même si, dans le tohu-bohu qui avait suivi ma blessure, mon équipage n'avait pu confirmer sa destruction. Les services de la marine signalèrent qu'à cet endroit le cargo belge *Émile Franqui* avait envoyé un message radio signalant des avaries. Notre équipage fut donc crédité d'un cargo tandis que l'*Émile Franqui* fut signalé « très endommagé ». Il y eut deux suites à cet épisode. Dans les années 1970, alors que

Quelques missions menées par le I./KG 26 en mars 1941

1er mars : 4 He 111 sur un convoi devant Aberdeen.
3-4 mars : 3 He 111 sur Haddington.
4 : 3 He 111 sur les îles Lofoten.
7-8 : ? He 111 sur Kinnairs Head.
10-11 : 12 He 111 sur un convoi au large de Stonehaven.
13-14 : 12 He 111 sur Glasgow.
14-15 : 6 He 111 sur Glasgow.
16-17 : 3 He 111 sur Dundee et Aberdeen.
17-18 : 5 He 111 sur Peterhead et Newcastle.
24 : 5 He 111 sur les Shetlands.
25 : 6 He 111 sur la mer d'Écosse.
26 : 9 He 111 sur les Féroé.
30-31 : 4 He 111 sur les Shetlands.
31 : 6 He 111, objectif non précisé.

▶ Un joli cliché illustrant le repérage de navires par le I./KG 26 près de la côte écossaise.

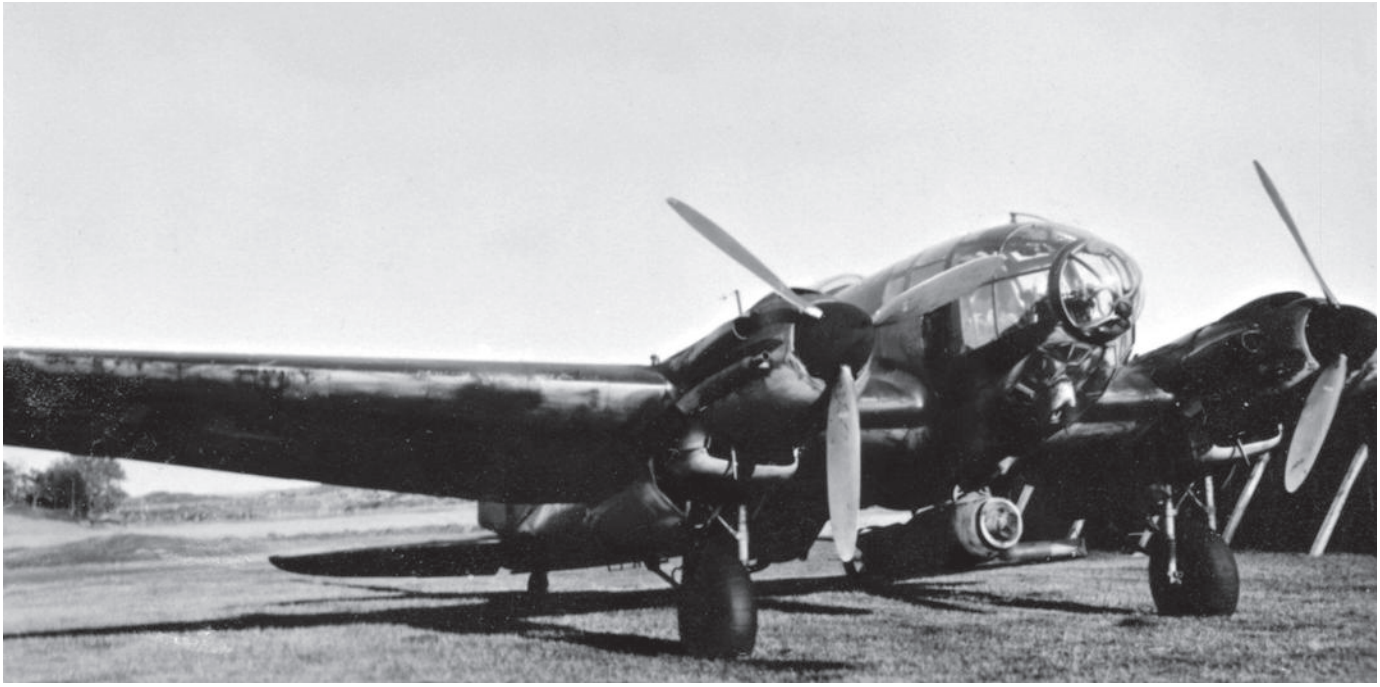
◣ Le He 111 codé 1H+CL de la 3./KG 26. Bien que la machine soit déjà arrivée à la limite d'âge, l'escadre est loin d'en avoir fini avec le vénérable Heinkel malgré les pertes qui commencent à sérieusement s'alourdir en cette année 1942.

◢ Un autre Heinkel de la « Löwengeschwader » en attente à Aalborg.

je participais à un stage OTAN, je décrivis ce vol à un officier belge de mes amis qui me déclara que l'attaque d'un navire belge dans un convoi britannique était « intolérable ». En 2012, en effectuant des recherches, je découvris que je n'avais pu couler l'*Émile Franqui* puisque ce navire fut envoyé par le fond par un *U-Boot* le 16 décembre 1942. Ma victime avait été le charbonnier britannique *Garnie* avec équipage de sept hommes. La marine dut confondre les messages ».

Le 3 avril, dans le nord, un He 111 de la 2./KG 26 revint endommagé à Stavanger après un combat avec des chasseurs de la RAF aux abords de l'Écosse.

Le 16 avril, le I./KG 26 fut chargé d'attaquer un objectif particulier. Écoutons encore Cescotti : « Le 16 avril, un nouvel objectif sur la terre ferme nous fut assigné : l'usine de torpilles de Greenock située près de la ville du même nom sur la côte occidentale de l'Écosse. Quelque 700 ouvriers y façonnaient et y testaient les torpilles destinées à la Navy. Dès lors, Greenock était devenu une importante base navale pour les bâtiments protégeant les convois dans l'Atlantique nord. Il était préférable d'attaquer de nuit car, de jour, il fallait compter sur une puissante DCA ainsi que sur des unités de chasse affectées à la défense de ce secteur. Nous avons donc décollé de Stavanger très tôt pour arriver sur l'objectif vers 2h30 et profiter des premières – mais rares – lueurs du jour. Nous avons pu trouver des trouées dans les nuages couvrant la région de 6 à 8/10e et avons bombardé. Pour le retour, nous avons survolé les Highlands de Greenock jusqu'au Loch Lomond puis, de là, vers Stavanger via Dundee. Jusqu'à Dundee tout alla bien mais, peu après, je notai la surchauffe d'un moteur. Il me fallut le couper et mettre le cap sur Aalborg où il était plus aisé de se poser sur un moteur. De plus, ses ateliers permettaient une réparation rapide. C'est ainsi qu'à mille cinq cents mètres sur la mer, nous avons mis le cap vers l'est alors que le jour se levait. Nous nous sommes posés à Aalborg à 8h12 après 6h45 de vol. Les dommages furent vite réparés et, l'après-midi même, nous repartîmes pour Sola ».



◀ Sur le terrain de Sola, un He 111 de la KG 26 reçoit son chargement de bombes.

◣ Visite à l'unité du *Generaloberst* Hans-Jürgen Stumpff, commandant la *Luftflotte* 5.

Le 27 avril, trois He 111 du I./KG 26 opérant sur la mer attaquèrent le CAM Ship (navire emportant un Hurricane sur catapulte) *Patia*. Le 1H+MH, touché par la DCA du bord, tomba en mer au large de Beadnell à une trentaine de kilomètres de l'embouchure de la Tyne. Trois aviateurs furent capturés mais le *Patia* sombra peu après.
Le lendemain, deux Heinkel revinrent endommagés à Sola, probablement par des tirs de DCA au-dessus de Newcastle. Le 29, quatre He 111 de la « Löwengeschwader » coulèrent le cargo *Kalva* près de la côte écossaise et en endommagèrent deux autres. Le 1er mai en soirée, une dizaine de He 111 du I./KG 26 partirent bombarder un important convoi cabotant le long de la côte écossaise. Si les navires n'avaient vraisemblablement pas été atteints, deux bombardiers furent néanmoins perdus. L'équipage du 1H+LK envoya un message : « Moteur détruit. Faites décoller au plus vite l'appareil de secours en mer ». De son côté, le 1H +CB signala : « Nous sommes à une demi-heure de la côte » alors qu'il faisait route vers Hantsholm sur la côte danoise. Puis, plus rien…
Le 22 mai, le II./KG 30 quitta Gilze-en-Rijen pour Aalborg puis Stavanger afin d'épauler le I./KG 26 qui, selon un pilote de l'« Adlergeschwader », aurait perdu treize

équipages (on n'en trouverait officiellement que onze) et était totalement exsangue.
Cela n'empêcha pas, le 10 juin de nuit, six He 111 de la KG 26 d'attaquer un convoi à Flamborough Head, coulant le cargo *Moor Wood* et endommageant deux autres bâtiments.
Le 13 juin fut marqué par la disparition du 1H + CH (ennui technique ?) engagé sur Peterhead.
Le 25 juin, pas moins de trois He 111 H-5 furent perdus sur l'Écosse. Tout d'abord, le 1H + BH avait décollé d'Aalborg pour attaquer un convoi. Il survola le destroyer *HMS Versatile* protégeant les navires au sortir du Firth of Forth. Volant à 70 pieds, le bimoteur largua ses bombes en chapelet avant d'être atteint par la DCA du destroyer. L'appareil se crasha en mer mais l'équipage put embarquer dans son canot et fut capturé. Ensuite, le 1H + AK devait vérifier la présence d'un convoi au sud de l'île de May. Frappé par la DCA, il s'écrasa également dans les flots. Ici de même, l'équipage grimpa dans son canot, étant sauvé seize heures plus tard par un navire venu de Blyth. Les quatre aviateurs, qui effectuaient leur premier vol de guerre, avaient eu le temps de détruire tout document militaire. Enfin, le 1H + MK était piloté par le *Staka* de la 2./KG 26 qui menait son escadrille vers l'île de May. Autre victime de la DCA, l'équipage fut également récupéré par un navire britannique après avoir dérivé sur son canot pendant 37 heures !
Les missions et attaques se poursuivirent jusqu'à la fin du mois de juillet, le *Gruppe* ne subissant cependant plus que de légères pertes.

Bilan des opérations au départ de la Scandinavie de février à juillet 1941

Durant ces six mois de présence en Norvège-Danemark, le I./KG 26 perdit environ une quinzaine d'appareils, chiffre que l'on pourrait aisément porter à vingt. Le mauvais temps régnant régulièrement sur le secteur limita les missions et, par conséquent, les engagements. Il n'empêche que des accidents durent réduire l'efficacité de l'unité, puisque le I./KG 30 fut appelé à la rescousse pour assister le I./KG 26 dans les attaques de navires.

LE II./KG 26 EN MÉDITERRANÉE (JANVIER 1941-MARS 1942)

Le 7 janvier 1941, ayant accueilli son nouveau *Kommandeur*, le *Major* Helmuth Bertram, le II./KG 26 quitta la France pour la Sicile. Les 29 appareils de ce *Gruppe* étaient en effet soumis au X. *Fliegerkorps*. À la suite des offensives irréfléchies de l'Italie qui, voulant jouer cavalier seul, avait envahi la Grèce et attaqué l'Égypte, le Regio Esercito (l'armée royale, dépassée par la situation qu'elle avait créée et qui tournait au désastre) avait sollicité du *Reich* un appui aérien en Méditerranée. Le II./KG 26, spécialisé dans les attaques de navires, fut ainsi détaché à Comiso. Selon Rudi Schmidt, vétéran et historien de cette unité : « Le point fort de nos opérations en Méditerranée était de gêner le ravitaillement britannique. Il fallait donc, non seulement attaquer le proche objectif de Malte mais également être en première ligne pour couler les navires qui transportaient les approvisionnements. Ces convois venaient de Gibraltar (parfois avec escale à Malte) mais également à travers le canal de Suez. Dès lors, des plans furent élaborés par le haut commandement pour miner ce canal ou le bloquer en y coulant des navires. Au départ de la Sicile, on ne pouvait atteindre Suez. Pour ce faire, il fallait gagner Rhodes ou Benghazi. Et encore, puisque de là, il y avait encore quelque 1 200 kilomètres jusqu'à Suez. Ces deux escales étaient les seules où l'on pouvait trouver du ravitaillement en carburant pour les appareils ».
Le transfert débuta fort mal, puisque le 8 janvier, lors du vol depuis Blankensee (où le II./KG 26 dut percevoir des He 111 H-5) vers la Sicile, un appareil de la 5. *Staffel* s'écrasa avec son équipage à Vizzini.
Le 13 janvier, lors d'un bombardement de nuit de leur aérodrome par des Wellington, cinq He 111 furent endommagés à 20 %.
Dès le 17 janvier, le chef d'état-major du corps aérien, l'*ObstIt. i.G.* Martin Harlinghausen, prit part en personne à la première attaque du canal de Suez. Lors de l'escale de ravitaillement à Benghazi, trois He 111 H-5 se percutèrent, réduisant la force attaquante à douze bimoteurs. Mais la poisse allait se poursuivre : « Entre-temps, la nuit était tombée. Un décollage dans l'obscurité d'une piste du désert était une expérience nouvelle pour les équipages. Tout d'abord, personne ne savait quelle tempête de sable allait créer les hélices lors de leur lancement.

◀ Des membres de la KG 26 arrivés en Sicile se restaurent. On aperçoit sur les He 111 la bande de fuselage d'identification blanche du théâtre de guerre méditerranéen.

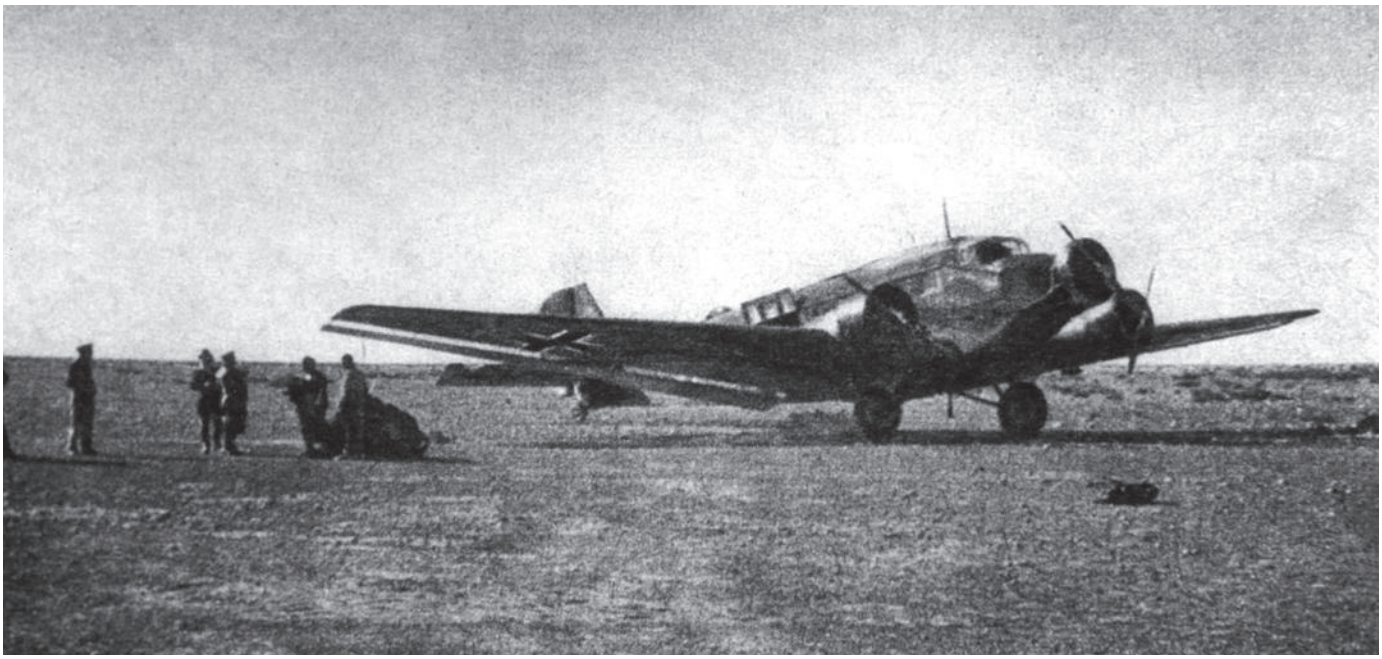
◀ Ambiance détendue sur l'aérodrome italien de Comiso. Il s'agit d'une photo de propagande des studios transalpins Luce.

▶ Une photo du sauvetage avec les rescapés du He 111 en détresse.

◢ Deux membres de l'équipage tâtent d'un petit tour en chameau grâce à la présence de méharistes libyens au service de l'armée italienne.

◣ Dans une de ses livraisons de la mi-1941, le magazine de la Luftwaffe *Der Adler* décrivit le sauvetage de l'équipage d'un He 111 perdu dans le désert. Cela sans préciser qu'il s'agissait des rescapés de la funeste opération sur l'Égypte lors de la nuit du 17 janvier 1941. Ici, un Heinkel a été repéré par l'équipage d'un Ju 52 qui s'est posé près du bombardier.

Tous ces hommes avaient connu le cap Nord ou les attaques sur Londres mais les conditions désertiques leur étaient inconnues, tout comme la force du vent et les conditions climatiques locales. De plus, il n'y avait ici nul guidage du sol et il fallait trouver l'objectif quasiment par ses propres moyens. Après le décollage des bombardiers, les équipages attendirent en vain les premiers messages des éclaireurs. Le contact avec le sol fut très vite coupé. Tous espéraient recevoir au plus vite des indications de ceux qui les avaient précédés. La côte fut survolée à 2 000 mètres et l'on obliqua vers le canal. Le carburant ne permettait qu'un survol de 45 minutes de l'objectif. Une recherche frénétique débuta et le canal fut quadrillé avec anxiété. Mais, à part quelques petits bateaux, aucun convoi ne fut décelé. […] À l'approche de Suez, la DCA se fit plus intense. Deux attaques furent effectuées, les bombes étant lâchées avec une certaine parcimonie pour une plus grande efficacité. Il fallut alors reprendre la route du retour. Pour ce faire, nous devions voler à au moins 4 000 mètres d'altitude où les conditions étaient meilleures. Mais les équipages redoutaient de voler au-dessus des nuages



pendant plus de mille kilomètres. Ils risquaient de s'égarer et de rater ce petit point qu'était l'aérodrome de Benghazi ». Deux appareils seulement l'atteignirent. Parmi les disparus, l'équipage du *Kommandeur* Bertram (qui effectuait là son troisième vol de guerre à la « Löwengeschwader ») ainsi que celui de l'*Obstlt.* Harlinghausen.

Le lendemain, des recherches fébriles furent lancées. Deux jours plus tard, de bonnes nouvelles arrivèrent. Un équipage avait atteint les lignes italiennes après avoir marché plus de cinquante kilomètres dans le désert. Puis, les Italiens signalèrent avoir récupéré un second équipage. L'*Oblt.* Kaupisch, lors d'un vol de recherche, repéra l'appareil d'Harlinghausen (son pilote était Robert Kowalewski, *Staka* de la 6./KG 26). Finalement, six équipages furent retrouvés. Ultérieurement, on apprit que quatre autres (dont celui du *Kommandeur*) étaient entrés en captivité britannique. Huit aviateurs avaient cependant disparu sans laisser de trace. Mais, malgré cette première expérience désastreuse, la Luftwaffe ne pouvait interrompre ces missions. Ainsi, Kowalewski prit la tête du *Gruppe* qui repartit au plus vite sur l'Égypte.

Le 21 janvier, un He 111 H-5 de la 4./KG 26 fut détruit en se posant à Benghazi. À cette époque, le II./KG 26 semble avoir opéré de Comiso mais également de Catane.

Pour ces opérations sur l'Égypte, le II./KG 26 était épaulé par la 2./KG 4 qui connut de même quelques pertes. Celles du II. *Gruppe* de la « Löwengeschwader » furent régulières :

- le 31 janvier, un He 111 H-6 de la 6. *Staffel* fut détruit lors de l'atterrissage à Benghazi (ennui moteur). À cette époque, la 6./KG 26 entama un stage de largage de torpilles, une arme en plein développement ;
- le 2 février, un autre H-5 de la 5. *Staffel* s'endommagea en se posant à Tripoli, Benghazi ayant dû être évacué face à une importante offensive britannique, l'opération « Compass » ;
- le 4 février, un bimoteur de la 4./KG 26 se posa en urgence à Tripoli avant de brûler au sol.

Le 6 février, Benghazi tombait entre les mains de l'armée britannique. La Luftwaffe perdit ainsi temporairement une base primordiale pour ses attaques visant le trafic maritime ennemi.

L'Afrique ne pouvait faire oublier l'existence de Malte qui fut bombardée au départ de la Sicile. En soirée du 8 février, six Hurricane du No 261 Sqn décollèrent en alerte pour intercepter un appareil signalé sur Malte. Selon le *F/Lt.* James McLachlan : « Nous avons atteint les 16 000 pieds mais l'obscurité était déjà totale à ce moment. Nous nous sommes séparés tout en nous maintenant à la même altitude. J'ai repéré un Ju 88 bien illuminé à dix mille pieds sur Rabat. Le mitrailleur dut me voir arriver et nous avons échangé nos tirs concomitamment. Je me rapprochai jusqu'à trente mètres et compris que le combat était déjà terminé. Je m'approchai alors un peu plus avec précaution et décochai une seconde rafale à titre d'estocade. L'appareil traînait un long panache de fumée mais ne prenait toujours pas feu. Peu avant, je croyais avoir obtenu une victoire et je me sentais maintenant floué. Quand je sortis la tête de l'habitacle pour mieux voir, le Ju 88 avait disparu. Le QG allait néanmoins par la suite me confirmer cette victoire sur un avion tombé en mer ». Il s'agissait en fait d'un He 111 de la 5./KG 26 dont l'équipage fut sauvé par le *Seenot*.

Le 13 février, le Heinkel 1H+MP de la 6./KG 26 fut perdu près de Benghazi (deux tués et deux blessés). Deux jours plus tard, de retour d'opération, un appareil de la 6./KG 26 s'écrasa avec son équipage à Vizzini. Le 19 survint la perte d'un autre bimoteur de la 6. *Staffel* lors d'une attaque du port de Benghazi. Il en fut de même le lendemain pour un bombardier de la 5. *Staffel* et le 21 pour un He 111 de la 4./KG 26. Lors du mois de février, selon un récit du *Lt.* Ernst Roll (tué en 1944 en Normandie), un équipage aurait acheminé trois agents allemands en Égypte. Le 19 mars, des bâtiments de la Royal Navy furent attaqués près de la Crète.

Le 23, nouvelle perte sur Malte lorsqu'un appareil de la 5./KG 26 fut abattu par la DCA à La Valette. Ce même jour, un appareil de la 6./KG 26 fut détruit au cours d'un exercice de largage de torpilles dans le détroit de Messine (un blessé grave). Le 6 avril 1941 marqua le début de « Marita », l'invasion des Balkans. Les 4. et 5./KG 26 s'étaient portées peu avant à Foggia pour, de là, mener quelques attaques sur la Yougoslavie et la Grèce. Les deux escadrilles revinrent en Sicile le 20.

Le mois de février avait vu l'arrivée à Tripoli du *Deutsches Afrika-Korps* censé porter aide à l'armée italienne en déroute en Libye. À la surprise quasiment de tous, son commandant, le *Generalleutnant* Rommel, lança très vite une offensive vers la Cyrénaïque, si bien que la région de Tobrouk devint à son tour un point de fixation. Le 9 avril, après une attaque de cette forteresse tenue par les Alliés, un He 111 de la 5./KG 26 s'écrasa avec son équipage à Raguse.

Le 12 avril vit le crash mortel à Vittoria d'un Heinkel de la 6./KG 26 peu après son décollage. Le 30, sur Malte, une bombe éclairante demeura coincée dans la soute d'un appareil de la 6. *Staffel*. Redoutant un incendie, deux aviateurs sautèrent en hâte et le bimoteur revint en Sicile avec seulement deux occupants.

Le 5 mai, le QG du II./KG 26 se déplaça à Éleusis (au sud d'Athènes), ses escadrilles se partageant au gré des missions entre la Grèce et la Sicile. Les 4. et 5. *Staffeln* bombardaient tandis que la 6. *Staffel* opérait souvent avec des torpilles.

Le lendemain, après un bombardement de l'aérodrome maltais de Luqa, le 1H+FM de la 4./KG 26, endommagé par des chasseurs, se posa en mer au large de l'île de Gozo. Les quatre aviateurs se noyèrent. La nuit du 7 au 8 mai, le II./KG 26 fut largement engagé sur Suez, perdant pas moins de quatre He 111 H-5 (un *Kriegsberichter* volait dans

▲ Des membres de la Regia Aeronautica admirent un He 111 de la KG 26 dans le hangar d'un aérodrome probablement sicilien. On note que l'appareil est peint en noir pour les missions nocturnes ainsi que le slogan fasciste apposé sur le mur : « Credere, obbedire, combattere ».

◤ À la suite de la capture du *Kommandeur* Bertram, le II./KG 26 fut repris par le *Hptm.* Robert Kowalewski, ex-*Staka* de la 6e escadrille qui avait survécu au fiasco du 17 janvier. Il avait obtenu sa *Ritterkreuz* en novembre 1940 pour avoir envoyé plusieurs navires par le fond alors qu'il servait à la KG 40.

◀ Un He 111 de la KG 26 lesté sous le ventre d'une bombe en route vers Malte.

◀ « Camerati, Kamerad ». Des aviateurs allemands et des Italiens posent devant des He 111 de la 5./KG 26 dont les insignes ont été noircis pour les missions de nuit.

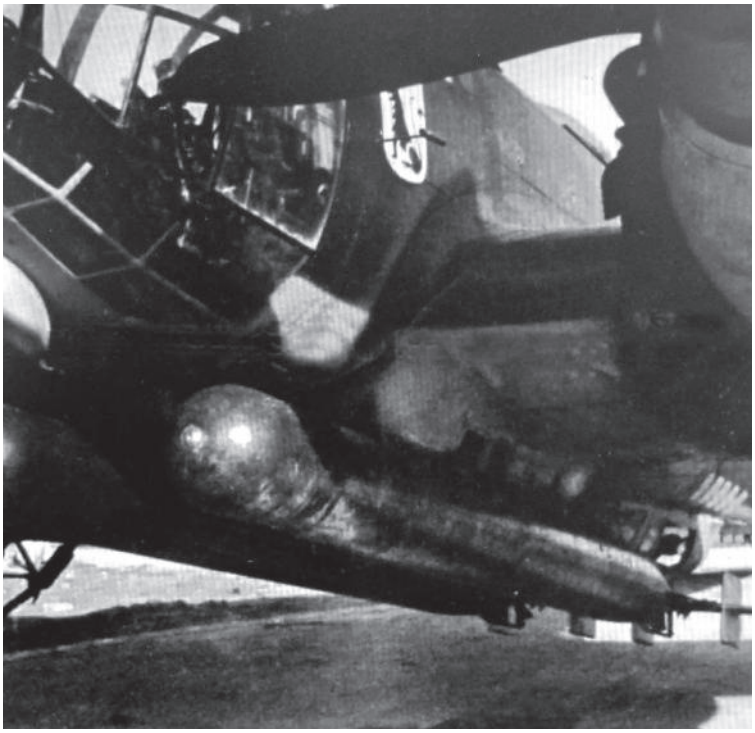
l'un d'eux). Une cinquième machine revint s'écraser à Derna. Le 20 mai fut le jour du déclenchement de l'opération « Merkur », la conquête de l'île de Crète en grande partie par les troupes parachutistes. Le II./KG 26 participa à ces opérations, perdant deux Heinkel en mer Égée les 20 et 26 mai. Concomitamment, les opérations visant l'Égypte se poursuivaient. Le 21 mai, un bimoteur de la 5./KG 26 tomba au large d'Alexandrie.

Le 25 mai, alors que « Merkur » battait son plein, la 2./KG 4 fut rappelée aux Pays-Bas, délaissant au II./KG 26 les opérations sur Suez. Le même mois, le *Kommandeur* Kowalewski repartit à la KG 40, étant succédé par l'*ObstIt.* Horst Beyling, un officier venu du ministère de l'Air (le RLM), mais qui était de l'aéronavale et avait une bonne connaissance des torpilles. La plupart de celles-ci provenaient des arsenaux italiens, la Regia Aeronautica étant réputée pour la compétence de ses équipages d'*Aerosiluranti* (bombardiers torpilleurs).

Mi-juin, par manque de moyens, la Luftwaffe mit fin à sa série d'attaques de Malte, tant et si bien que le 16, le QG du X. *Fliegerkorps* passa de Taormina à Kephissia (nord d'Athènes). La KG 26 poursuivit d'Éleusis ses missions à l'encontre de la Royal Navy et de l'Égypte.

Le 23 juin, un He 111 H-5 du II. *Gruppe* se posa en mer au large d'Alexandrie. Un seul blessé put être sauvé.

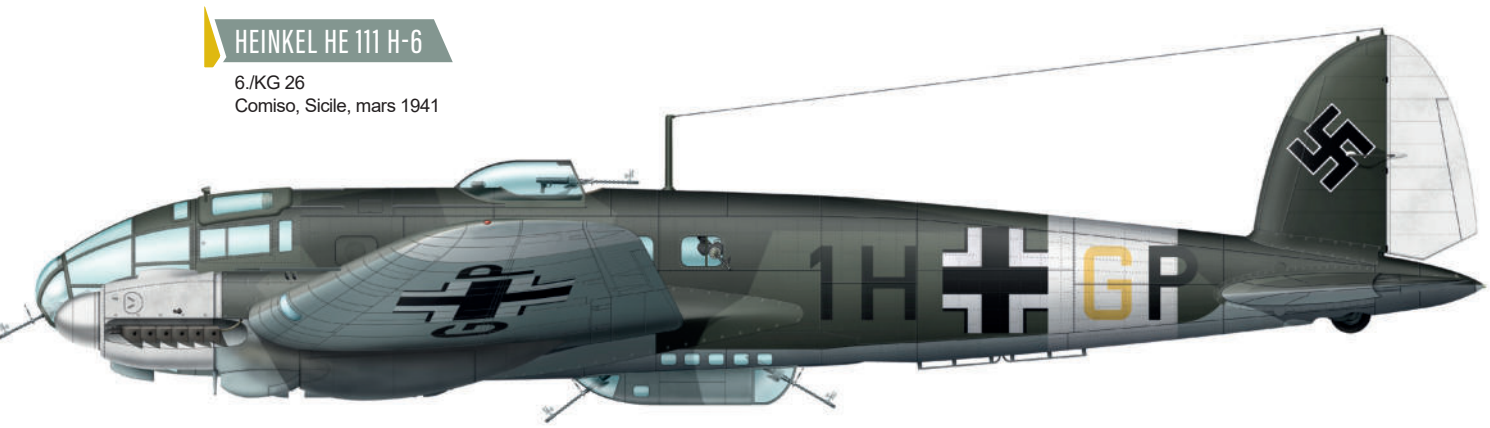
Dès ce moment et pendant plusieurs mois, le II./KG 26 vola régulièrement sur l'Égypte en faisant escale à Rhodes ou en Crète.



◣ Dès février 1941, la 6./KG 26 était destinée à devenir une escadrille de torpilleurs.

HEINKEL HE 111 H-5

5./KG 26
Catane, Sicile, janvier 1941



HEINKEL HE 111 H-6
6./KG 26
Comiso, Sicile, mars 1941

Suez et Alexandrie furent ses objectifs prioritaires (et parfois Chypre et Haïfa) mais les He 111 furent à l'occasion soumis au *Fliegerführer Afrika* pour mener des reconnaissances ou couvrir l'*Afrika-Korps* dans ses avances et retraites. Le relevé des pertes est fort confus et très incomplet mais on pourrait néanmoins en dresser la liste suivante :

- en juillet, on relèverait quatre pertes sérieuses (dont deux sur Suez et Tobrouk) ;
- en août, seulement deux (dont une sur Suez) ;
- en septembre, trois He 111 furent perdus sur l'Afrique, deux ayant été abattus par des Beaufighter.

Selon Karl Gundelach : « Les bombardiers du X. Fl.K. n'avaient pas réussi, au cours des derniers mois, à obtenir un succès retentissant dans leurs attaques des ports du delta du Nil. C'était dû partiellement au fait que la 6./KG 26 ne disposait pas de torpilles à suffisance. L'Ob.d.L. dépêcha donc fin août à titre temporaire le I./KG 40 qui quitta la France pour la Grèce ». Ce mois, la 6./KG 26 fut requise à Buzau (Roumanie) pour opérer sur le récent front de l'est [voir plus loin].

En octobre, le *Gruppe* réduit à deux escadrilles déplora deux pertes sur Suez et la mer Rouge. En novembre, on ne relève qu'un crash mortel à Éleusis.

La nuit du 21-22 décembre, deux He 111 furent détruits en Libye lors d'un retour d'opération.

Le 19 janvier 1942, le convoi MW 8 fut signalé près de Malte par un appareil de reconnaissance du X. *Fliegerkorps*. Le II./LG 1 et les He 111 du II./KG 26 partirent à l'attaque, endommageant le croiseur antiaérien *Naiad*. Fin janvier, deux appareils furent sérieusement endommagés et un troisième détruit en Crète. Le mois de février vit deux pertes en Afrique.

Le 14 février, le II./LG 1 attaqua le convoi MW 9, achevant le vapeur *Rowallan Castle* endommagé peu avant par des avions italiens et ceux du II./KG 26.

Le 11 mars, un Heinkel fut abattu par un chasseur (probablement sur l'Afrique).

La nuit du 7 au 8 avril, le I./LG 1, appuyé par des He 111 du II./KG 26 et trois Cant Z.1007bis italiens, attaqua Alexandrie. Les vapeurs *Swana* et *Thorgrim* furent coulés ainsi que le destroyer *Lance* qui avait été précédemment endommagé.

Le deux escadrilles du II./KG 26, toujours présentes dans le sud, gagnèrent alors la Crimée pour rejoindre la 6. *Staffel* basée à Saki.

À Éleusis, on badigeonne un He 111 de peinture noire pour une proche mission de nuit sur l'Égypte.

▲ Un He 111 détruit sur le terrain sicilien de Catane.

▶ Le 20 octobre 1941, réception à Éleusis de Whisky, venu tout droit de Blankensee. Ce lionceau, prêté par le zoo de Berlin, devint la mascotte du II./KG 26.

▼ En attente à la 5./KG 26 en profitant des rayons du soleil sicilien.

Bilan du II./KG 26 en Méditerranée (janvier 1941-mars 1942)

Envoyé en hâte en Sicile pour perturber le trafic de la Royal Navy, le II./KG 26 fut rapidement submergé par la diversité des tâches. Il ne put en effet se cantonner aux missions initialement prévues (sur Malte ou Suez), étant instamment requis pour appuyer la poussée imprévue vers l'est de l'*Afrika-Korps* ou prendre part aux combats dans les Balkans. Cela dans un secteur tout à fait inconnu de ses hommes qui durent rapidement s'acclimater aux frustes installations siciliennes, ou à la chaleur suffocante et à la vie spartiate du désert. En dépit de tous les aléas affrontés sur ce nouveau théâtre de guerre, le II./KG 26 se comporta honorablement, même s'il perdit une petite vingtaine d'appareils. Il semblerait que les attaques de l'Égypte ou les reconnaissances en Méditerranée orientale primèrent largement sur les missions au-dessus de Malte. La pression sur cette île fut d'ailleurs fortement allégée dès la mi-juin. Après avoir été retiré de Sicile pour opérer sur le secteur Est de la Méditerranée au départ d'Éleusis, le *Gruppe*, amputé de sa 6. *Staffel* de torpilleurs, poursuivit ses missions sur l'Afrique avec, semble-t-il, des pertes limitées.

◢ Mélange de maintenance et de bain de soleil en Grèce.

▼ Tableau de chasse méditerranéen d'un He 111 de la KG 26. Il ne se serait agi que de petits transporteurs. Si on ne peut identifier l'escadrille, on sait à tout le moins que ce He 111 *WNr. 4986* fut transféré au IV./KG 26, étant endommagé à 15 % le 12 juin 1943 lors du roulage à Blankensee.

LE III./KG 26 EN URSS (AOÛT 1941-JUIN 1942)

Vers le 13 août 1941, le III./KG 26 quitta Poix pour l'URSS. La séparation entre les trois *Gruppen* de la « Löwengeschwader » était à cette époque actée, puisque le I./KG 26 combattait en Scandinavie et le II./KG 26 en Méditerranée. Si un *Stab*/KG 26 continuait à opérer depuis la Norvège, il semblerait que l'on n'ait pas nommé de nouveau *Kommodore* après le départ en juin 1941 de l'*Oberst* Holle devenu *Fliegerführer Nord*. La *Stabsstaffel* aurait été rattachée *de facto* au I./KG 26. Le III./KG 26, unité spécialisée dans le bombardement de précision et le guidage, arriva vers le 20 août à Bobrouïsk sous la houlette du *Major* Viktor von Lossberg. Sa spécialisation ne lui fut pas d'une grande utilité sur un front de l'est très fruste où les stations de guidage étaient rares. Le *Gruppe* opéra donc principalement comme unité de bombardement « classique ».

Les équipages découvrirent les dures réalités du front oriental, un théâtre de guerre bien différent de la « douce France ». Les aérodromes étaient le plus souvent primitifs et le confort inexistant. Plus grave, puisque, à cette époque, l'Armée rouge en pleine retraite ne s'embarrassait guère de prisonniers et tout équipage de l'Axe ou de ses alliés tombé entre les mains des Soviétiques avait peu de chance de survivre. Lorsque les *Landser* retrouvaient leurs camarades aviateurs massacrés, ils répondaient par des représailles et cette escalade sanglante a donné un aspect très particulier aux engagements de la Luftwaffe en Union soviétique.

▶ Un appareil de la 4./KG 26 en Méditerranée.

◀ Les bombardiers de la 4./KG 26 parqués devant les hangars à Éleusis.

◢ Les hommes du III./KG 26 se heurtèrent à de brutales tactiques en URSS. Comme les fameuses attaques *Tarann*, ces éperonnages intentionnels et désespérés commis par des pilotes soviétiques souvent à court de munitions. Ici, un He 111 revenu un peu par miracle à Bobrouïsk après avoir été percuté volontairement par un chasseur ennemi.

Le III./KG 26 fut tout de suite engagé en combat, tant la demande en appareils de soutien était forte. On note la première perte du *Gruppe* le 15 août : un He 111 H-6 de la 9./KG 26 abattu par la DCA lors d'une attaque de positions à Jelnja. En octobre, il effectua ses premières attaques sur Moscou.

Malgré les nombreuses missions quotidiennes, les pertes furent limitées, puisque l'on ne relève « que » huit appareils détruits lors des deux mois de séjour du *Gruppe* à Bobrouïsk.

Le 1er septembre, après avoir mené victorieusement son unité à cinq reprises sur un grand dépôt de munitions qui fut détruit à Kalouga, le *Kommandeur* von Lossberg quitta le III./KG 26 et se vit décerner peu après la *Ritterkreuz* pour ses 107 vols de guerre. Il fut affecté au service spécialisé du RLM pour développer de nouvelles techniques, tandis que deux officiers lui succédèrent très brièvement (dont le *Major* Waldemar Lerche, *Staka* de la 7./KG 26), alors que le *Gruppe* déménageait en octobre à Setschinskaja. Sur ce nouvel aérodrome, les rigueurs de l'hiver clouèrent régulièrement les avions au sol. Cinq He 111 H-6 furent néanmoins intégralement perdus au combat jusqu'à la fin de l'année, surtout lors de bombardements de Moscou.

Le 15 décembre, dans un souci de réorganisation, le III./KG 26 fut redésigné II./KG 100 (le I./KG 100 étant lui-même un *Gruppe* « technique »). Simultanément, le I./KG 28 (*Obstlt.* Helmut Schalke), équipé également de He 111 et de même basé à Setschinskaja, devint III./KG 26. Comme en février 1940 ! Selon l'auteur A. Steenbeck, 18 He 111 auraient été perdus par le *Gruppe* lors des combats en URSS. On ne peut cependant en identifier que huit et il est plus que probable qu'il y eut confusion ici avec les pertes du I./KG 28 qui combattait à l'est depuis juin. On note que cette renumérotation allait encore plus « disloquer » les traditions d'une escadre au lion déjà disséminée sur trois fronts différents.

Depuis le 2 décembre, un *Kommodore*, l'*Oberst* Ernst-August Roth, avait enfin été nommé à la tête de la « Löwengeschwader » mais son commandement dut se limiter au seul I./KG 26.

En janvier, quatre Heinkel furent totalement détruits. Cependant, malgré les pertes relativement peu élevées, hommes et machines avaient fortement souffert du climat et du rythme soutenu des missions. En février, le tout récent III./KG 26 gagna Poix pour se réorganiser et « se rafraîchir » (*Auffrischung*).

◀ Décollage de Bobrouïsk. On note le fanion de *Staffelkapitän* sur la verrière du poste de pilotage du Heinkel.

◣ Discussion à Bobrouïsk entre le *Kommandeur* von Lossberg (à gauche) et le *Lt.* Stefan Altmann. Peu après, von Lossberg quitta l'unité et reçut la *Ritterkreuz*.

Ayant reçu de nouveaux appareils, le *Gruppe* mena quelques attaques de harcèlement (*Störangriffe*) sur l'Angleterre au départ de la France mais, semble-t-il, sans pertes. En mars, des appareils se déplacèrent à Lüneburg et Lübeck pour effectuer des vols de perfectionnement. Le 28 avril, le III./KG 26 quitta Blankensee pour Kirovograd, étant alors rattaché à la KG 27.

Il n'y aurait eu que peu – ou pas – de pertes à l'unité lors de cette période. Le 8 juin 1942, le III./KG 26 fut redésigné I./KG 1. Un nouveau III. *Gruppe* vit alors le jour en renumérotant le *Küstenfliegergruppe* 506, ex-unité d'aéronavale équipée de Ju 88 et basée à ce moment-là à Rennes, dont les équipages s'entraînaient pour devenir une unité d'avions torpilleurs. Les Ju 88 allaient conserver longtemps leur code de fuselage 1T+ mais, bizarrement, avec la lettre (R, S ou T) des *Staffeln* du III. *Gruppe*.

Bilan du III./KG 26 en URSS

Il est difficile de dresser une liste précise des succès et des déboires de ce *Gruppe* vu les renumérotations et la double/triple mutation. Il semblerait cependant que la première mouture du III./KG 26 fut très efficiente à l'est tout en ne subissant que des pertes limitées. Le I./KG 28 renuméroté en III./KG 26 ne fut par contre guère engagé lors de son séjour hivernal en URSS et son remaniement en France.

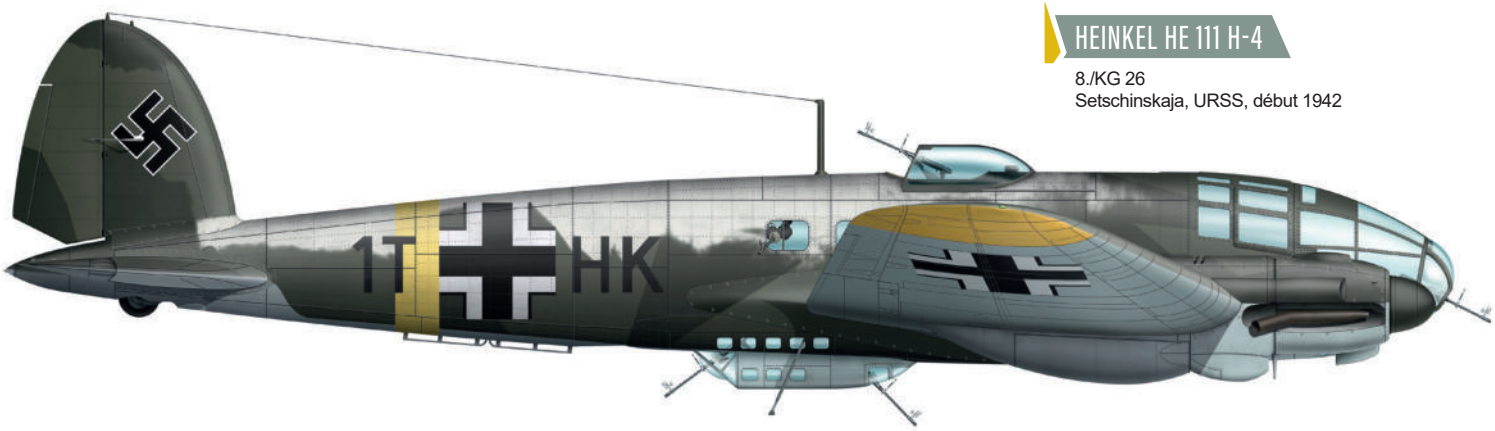
LE I./KG 26 EN SCANDINAVIE (JUILLET 1941-NOVEMBRE 1942)

Toujours mené par l'*Obstlt.* Busch, le I./KG 26 poursuivait sans discontinuer ses harcèlements du trafic maritime britannique, des *Bewaffnete Aufklärungen* (reconnaissances armées) étant lancées quotidiennement vers l'Écosse – du moins quand la météo le permettait. Cela alors que, depuis le 22 juin, le *Reich* était entré en guerre avec l'URSS. Le 17 juillet, un aviateur fut blessé dans un bombardement du port d'Hartlepool ; le 19 juillet, un He 111 de la 3./KG 26 fut porté disparu au cours d'une attaque de navires au large de la côte écossaise ; le 29-30 juillet, le cargo *Adams Beck* fut envoyé par le fond par quatre Heinkel…

Une partie du *Gruppe* gagna peu après Kemi (Finlande) pour opérer un peu tardivement à l'encontre de l'Union soviétique en bombardant la voie ferrée stratégique reliant le port de Mourmansk au reste de l'URSS (la fameuse *Murmanbahn*). Une tâche d'autant plus cruciale que les Anglo-saxons, dans le cadre du *Lend-Lease*, allaient sous peu acheminer un important matériel militaire par voie maritime à Mourmansk. Les He 111 multiplièrent les lâchers de bombes sur la voie ferrée mais également sur des navires à Arkhangelsk ou dans la mer de Barents, tandis que la 1./KG 26 se maintenait à Stavanger et la 3./KG 26 à Aalborg. Première perte connue en URSS : le bimoteur codé 1H+DH, abattu le 13 août par des chasseurs soviétiques près d'Akkala.

HEINKEL HE 111 H-4

8./KG 26
Setschinskaja, URSS, début 1942



Zur frommen Erinnerung
im Gebete
an Herrn
Theobald Auburger
von Rittenau
Feldwebel
in einem Flugzeuggeschwader
geboren am 1. Juli 1914
gefallen am 8. September 1941
durch Absturz bei den Kämpfen im Osten
Beerdigt 20 km ostwärts Koslawe b. Awranje
R. I. P.
Du hast ihn uns geliehen, o Herr, und er war unser Glück. Du hast ihn zurückgefordert, und wir gaben ihn Dir, ohne Murren, aber das Herz voll Wehmut.
(St. Hieronymus)
Karl Rieder, Rittenau

Les opérations en URSS prenant de plus en plus d'ampleur, le *Gruppe* s'établit partiellement en septembre à Banak (près du cercle polaire) alors que la 1./KG 26 déménageait à Kirkenes. Les appareils toujours présents en Norvège ne chômèrent pas pour autant. Le 3 novembre, deux Heinkel attaquèrent un convoi à l'est d'Aberdeen. Le 8 décembre, six bimoteurs coulèrent les *Phineas Beard* et *Milford Eagle* près de Dundee.

Les sévères conditions hivernales mirent les équipages à dure épreuve tout comme les appareils. Il fallait cependant assurer les missions sur le nord de l'URSS, près de l'Écosse mais également protéger les navires de guerre (comme le *Tirpitz*) faisant régulièrement relâche dans les fjords norvégiens.

De juillet à fin décembre 1941, on relève dix pertes totales du *Gruppe* se partageant équitablement entre combats sur la mer et en URSS. Comme le I./KG 26 se spécialisait de plus en plus dans les attaques de navires, sa conversion sur avions torpilleurs débuta en janvier 1942, la 3./KG 26 étant envoyée à la *Torpedoschule* de Grosseto (ou KSG 2 pour *Kampfschulgeschwader* 2) pour s'initier à l'emploi des torpilles, une arme en plein développement sur laquelle le haut-commandement fondait bien des espoirs dans la lutte maritime.

▲ Le poste de commandement rudimentaire de l'aérodrome de Setschinskaja.

◤ Le 4 (et non le 8) septembre 1941, le He 111 H-6 codé 1H+FS de la 8./KG 26 – dont le *Fw.* Theobald Auburger était l'observateur – fut abattu avec ses occupants par la DCA.

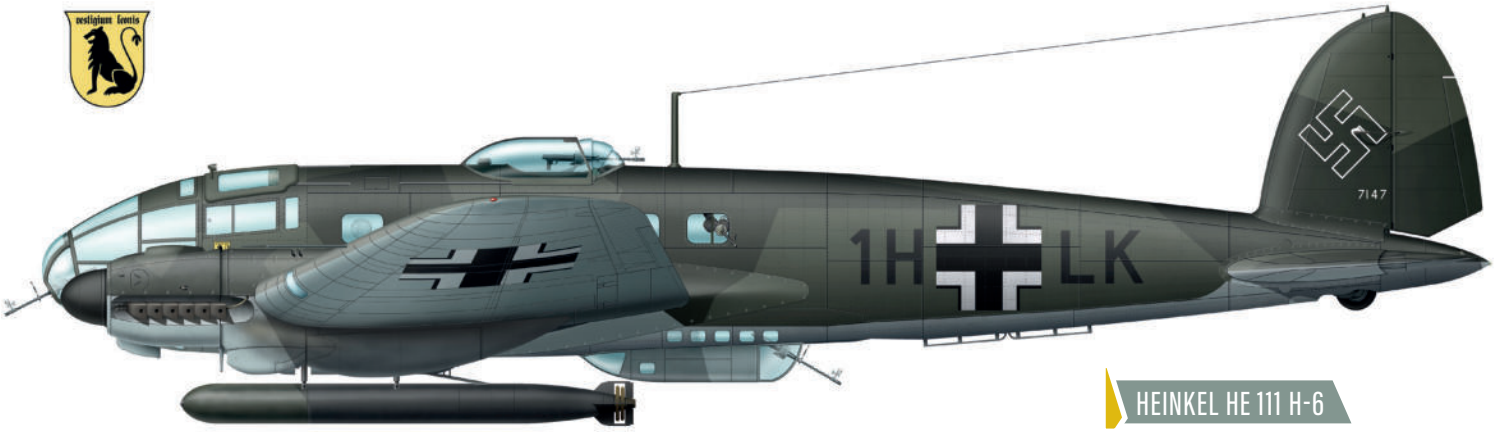
◀ Un Heinkel de la « Löwengeschwader » en vol sur la Norvège.

Outre Kemi et Banak, le *Gruppe* occupa également l'aérodrome de Bardufoss.
En février, alors que les 2. et 3. *Staffeln* étaient en stage à Grosseto, la 1./KG 26 perdit un He 111 H-6 à Mourmansk, tandis que la 2./KG 26 déplorait un équipage tué à l'entraînement à Grosseto (il ne fut pas un cas isolé…).
Le 4 mars, Petsamo fut mitraillé par des chasseurs soviétiques, quatre appareils de la 1. *Staffel* étant endommagés. Ce même jour, un Heinkel de la *Stabsstaffel* tomba en mer près de Stavanger.
Peu à peu, les convois alliés de livraisons de matériel militaire se multiplièrent. Le 28 mars, le convoi PQ 13 à destination de Mourmansk fut attaqué par la Luftwaffe mais, le 29, le I./KG 26 fit chou blanc en raison de la neige abondante et des conditions climatiques défavorables. Il en fut de même mi-avril pour le PQ 14. Le 1er mai, le I./KG 26 put enfin lancer des attaques au départ de Bardufoss contre le PQ 15 protégé par le cuirassé *King George V* et le porte-avions *Victorious*. Les combats durèrent environ trois jours et, bien que l'on cite parfois des chiffres plus élevés, le I./KG 26 aurait perdu deux appareils avec leurs occupants (dont celui du *Staka* de la 2./KG 26). En contrepartie, les cargos *Botavon*, *Cape Corso* et *Tutland* auraient été coulés, d'autres bâtiments étant endommagés. Cela après un vol de quatre heures sur une mer glaciale. Peu après, lors du retour du PQ 11, seul le III./KG 30 (opérant de concert avec le I./KG 26) se distingua.
Lors du passage des convois suivants, les He 111 torpilleurs furent engagés mais, bien que des navires furent revendiqués coulés, les rapports de la Royal Navy n'en mentionnent guère. Le 8 juin 1942, une note de l'Amirauté britannique signala d'ailleurs que les avions torpilleurs allemands n'avaient guère fait de prouesses. Mais, le I./KG 26 ne pouvait engager toutes ses forces, étant contraint d'assurer d'autres tâches. Ainsi, le 27 mai, une *Rotte* réunissant deux appareils des 2. et 3./KG 26 fut attaquée par un Spitfire près de la côte écossaise. Les bimoteurs auraient été endommagés. Au surplus, les torpilles étaient rares, ce qui forçait à opérer avec parcimonie. On ne relève aucune perte en juin. Par contre, le 4 juillet, quatre He 111 furent victimes en mer de Barents de la DCA de navires lors des engagements contre le convoi PQ 17. Selon D. Wragg : « Le PQ 17 était à ce moment-là à 60 miles de l'île aux Ours, quand on perçut des bruits de moteur. Dans la brume qui se dissipait, on aperçut un He 111 piquer pour lâcher sa torpille. L'alerte fut lancée trop tard à la DCA. Les sirènes hurlèrent pour ordonner la dispersion. La torpille manqua le navire antiaérien *Palomares* mais poursuivit sa lancée et percuta le Liberty Ship américain *Christopher Newport* chargé de 10 000 tonnes de munitions. La torpille frappa le compartiment des machines et le navire pivota hors de contrôle, contraignant les autres à l'éviter ». Désemparé, le cargo américain dut être sabordé. En soirée, le *Palomares* repéra une formation de He 111 de la KG 26 (probablement tous les avions disponibles du *Gruppe*) et de Ju 88 de la KG 30. « Ils attaquèrent directement en venant de l'arrière. Le navire de protection *Wainwright* manœuvra pour couvrir le convoi de son artillerie antiaérienne. Un He 111 fut abattu alors qu'il larguait sa torpille qui ne trouva aucune cible. La seconde vague semblait plus déterminée. Un He 111 largua une bombe sur le sous-marin *P614* évoluant en surface et, bien qu'ayant été incendié par le tir intensif de la DCA, largua sa torpille qui frappa le cargo

Escorte d'un vapeur allemand par un Heinkel de la KG 26 dans un fjord norvégien.

Un He 111 torpilleur photographié à Bardufoss.

Un bel alignement de torpilleurs de la « Löwengeschwader », les projectiles en place, en Norvège.



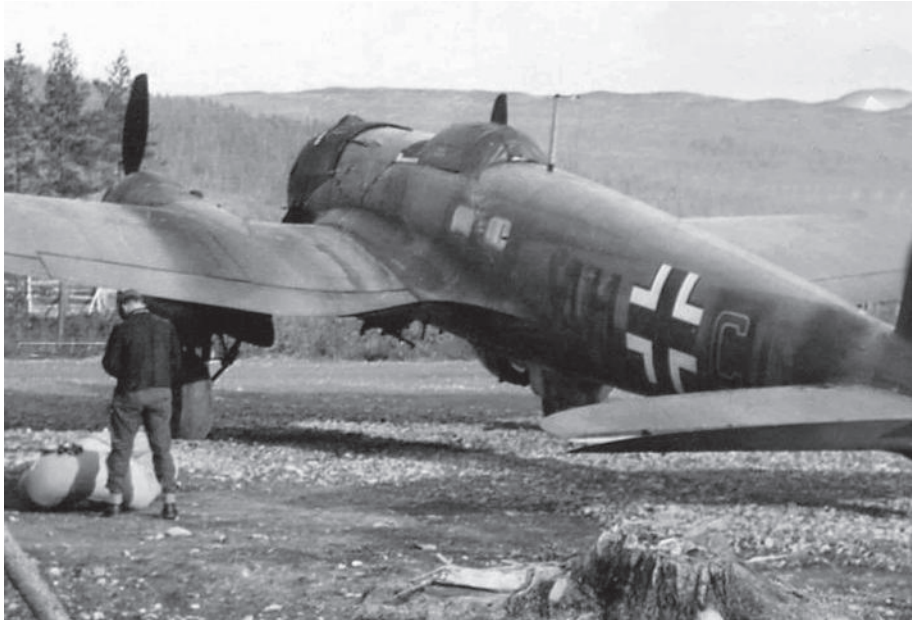
HEINKEL HE 111 H-6

Avion de l'*Oblt.* Scöner
3./KG 26
Bardufoss, Norvège, juillet 1942

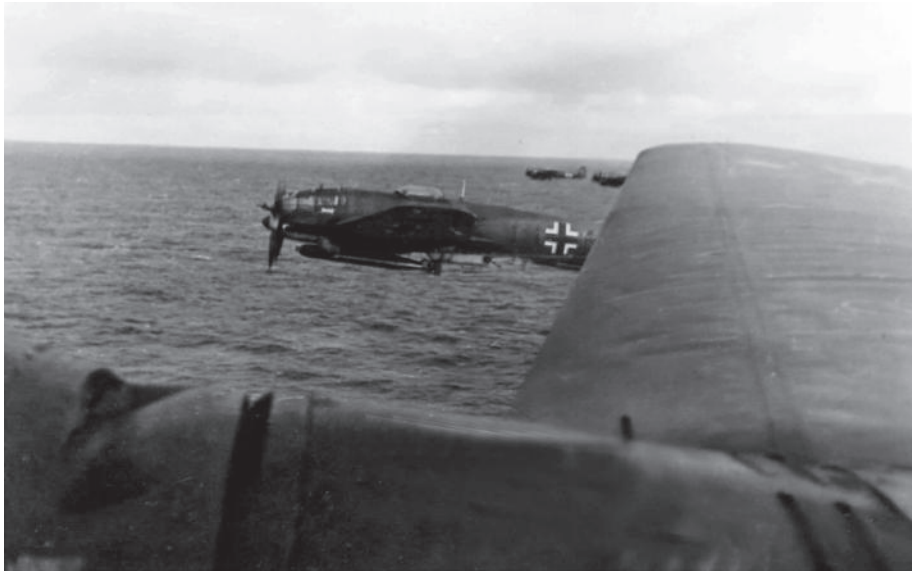
britannique *Navarino*. Le He 111 s'écrasa en mer et les marins virent périr ses quatre occupants dont les vêtements étaient en feu. Le Heinkel qui suivait frappa de sa torpille le cargo américain *William Hooper*. Les croiseurs arrivèrent pour appuyer la défense en usant de leur artillerie antiaérienne mais l'assaut se termina, même si le destroyer *Offa* revendiqua un Heinkel. Plusieurs navires purent éviter des torpilles en louvoyant. Moins chanceux fut le pétrolier soviétique *Azerbaïdjan* qui explosa après avoir été atteint par l'une d'elles. Deux autres navires furent endommagés par des obus de DCA, des servants excités ayant tiré à tort et à travers ». On note que les He 111 devaient emporter à la fois bombes et torpilles, probablement vu la relative rareté de ces dernières.

Lors des attaques combinées avec la KG 30, les aviateurs auraient employé une tactique désignée sous le nom de *Goldene Zunge* (langue d'or ?). Les Ju 88 de l'« Adlergeschwader » bombardaient en premier les navires en piqué pour attirer les tirs et permettre aux He 111 de la « Löwengeschwader » plus vulnérables d'approcher à basse altitude. Dans ce combat, le Heinkel d'un futur *Ritterkreuzträger*, l'*Oblt.* Heinz Jente (2./KG 26), fut frappé par un obus de DCA. Jente et son équipage purent grimper sur leur canot et dérivèrent 36 heures avant d'être sauvés par des pêcheurs norvégiens. Moins de chance pour l'équipage du *Lt.* Konrad Hennemann de la 1./KG 26 qui aurait envoyé le *Navarino* par le fond. Son He 111 H-6 s'écrasa en feu près du convoi et Hennemann reçut la *Ritterkreuz* à titre posthume le 3 septembre 1942. En dépit de ces pertes, la KG 26 a joué un rôle essentiel dans la quasi destruction du PQ 17 parti à 37 navires (deux ont fait demi-tour) et arrivé à Mourmansk avec seulement onze, onze des 24 vapeurs du convoi ayant été coulés par les bimoteurs des KG 26 et KG 30.

C'est le 6 juillet, semble-t-il, que le *Major* Ernst Klümper prit la tête du I./KG 26 qui, à ce moment-là, disposait de 33 appareils et de 28 équipages. Ex-membre de la *Legion Condor* et ancien instructeur à Grosseto, ce spécialiste des torpilles y avait côtoyé ses futurs subordonnés. Les connaissant dès lors fort bien, il réorganisa le *Gruppe* en petites formations prêtes à réagir en toutes circonstances. Les vols groupés furent intensifiés ainsi que les exercices d'attaque à la torpille. Le 13 septembre, cet entraînement fut mis en pratique. La veille, le convoi PQ 18, soit 39 cargos et différents navires d'appui et d'escorte avec au surplus un porte-avions, avait été repéré près de l'Islande. Le I./KG 26 disposait à ce moment-là d'une trentaine de He 111 renforcés depuis peu par 16 Ju 88 du III./KG 26 venus de Rennes. Quand les navires entrèrent dans le rayon d'action des avions stationnés en Norvège, le I./KG 26 coordonna son attaque avec le III./KG 26 ainsi que des Ju 88 de la KG 30 basés à Banak. Selon P. Kemp : « La première attaque débuta à 15h00 avec un survol à haute altitude de Ju 88 qui fut un échec. Puis, survint la force principale de la Luftwaffe, une quarantaine de He 111 et de Ju 88 munis de torpilles. Ils approchèrent en ligne sans dévier de leur course de manière très courageuse face au déluge de feu de la DCA. L'attaque fut foudroyante, coulant six des sept bâtiments naviguant sur la droite et deux de la ligne du milieu. Deux attaques suivantes (de He 115 et de He 111) ne furent par contre pas couronnées de succès ». Cinq He 111 furent perdus. Un équipage revint cependant par la suite. Un autre fut sauvé par le sous-marin *U-457*… mais celui-ci fut peu après envoyé par le fond avec ses occupants. Ordre avait été donné aux assaillants de se regrouper à Banak où deux appareils se crashèrent. Six He 111 furent si endommagés qu'ils ne purent repartir au combat. Par chance pour les Alliés, le porte-avions n'avait pas été aperçu par les bombardiers allemands.



En revanche, lors de la seconde attaque le 14, la vingtaine de Ju 88 du III./KG 26 se heurta à une douzaine de Hurricane et perdit trois appareils sans avoir pu s'approcher du convoi. Vers midi, 22 He 111 décollèrent en coordination avec les Ju 88 du III./KG 30, se heurtant à leur tour à l'aviation embarquée. Le I./KG 26 perdit sept bimoteurs et plusieurs équipages. Seul le cargo américain *Mary Luckenbach* fut coulé. Les jours suivants, le convoi ne put être repéré ou le mauvais temps se mit de la partie. Le porte-avions avait fait demi-tour, les cargos étant désormais placés sous protection de la flotte soviétique.



Le 18, ce fut avec seulement 8 He 111 que le I./KG 26 repartit au combat à la limite de l'autonomie de ses appareils. Un équipage fut perdu. Le cargo américain *Kentucky* endommagé dut s'échouer mais sa cargaison fut récupérée.
Le PQ 18 atteignit Arkhangelsk avec 27 de ses 39 cargos, trois ayant été coulés par des *U-Boote*. La propagande allemande allait affirmer que 38 des 45 navires de ce convoi avaient été détruits, faisant de ces combats une grande victoire. Fin septembre, le I./KG 26 quitta Banak pour revenir à Bardufoss. Jusqu'à la mi-novembre, le I./KG 26 pansa ses plaies, accueillit de nouveaux équipages et reçut des avions flambant neufs. Les exercices reprirent et les missions furent certainement très limitées. Le 5 novembre, un He 111 de la 1./KG 26 fut perdu sur la mer de Barents lors d'une rare – pour cette période – attaque de navires.

Bilan du I./KG 26 dans le Nord de juillet 1941 à novembre 1942

Il est en demi-teinte. Le I./KG 26 débuta cette période comme unité de bombardement classique en poursuivant ses attaques dirigées contre l'Écosse et le trafic maritime britannique. À la suite de « Barbarossa », ses He 111 furent également engagés sur l'URSS : bombardement de la *Murmanbahn* ou de navires soviétiques. Entraînés progressivement début 1942 à Grosseto, ses équipages, spécialisés dans les attaques à la torpille, firent montre de compétence lors de la première attaque du PQ 18. Mais les Heinkel, manifestement dépassés à ce stade du conflit, ne faisaient plus le poids face à l'aviation embarquée britannique qui leur infligea de sérieuses pertes.

Vers le 8 novembre, ordre arriva de se transférer sur Lübeck-Blankensee pour gagner un tout autre théâtre de guerre.

HEINKEL HE 111 H-6

Stab I./KG 26
Bardufoss, Norvège, juillet 1942

◀ **À gauche :** Le *Major* Ernst Klümper, nouveau *Kommandeur* du I./KG 26.

◀ Une formation de Heinkel de la KG 26, en vol au-dessus de la mer, vers le PQ 18.

◣ Explosion d'un navire du PQ 18 à la suite d'une attaque à la torpille.

◢ & ▶ Le He 111 codé 1H+ML de la 3./KG 26 lors d'une escale à Malmi (Helsinki).

LE II./KG 26 EN URSS (SEPTEMBRE 1941-DÉCEMBRE 1942)

Au cours de leur progression en Union soviétique méridionale, les troupes germano-roumaines ayant rapidement pris possession de la côte Ouest de la mer Noire (sauf Odessa qui résisterait jusqu'au 16 octobre 1941) et de la Crimée (à l'exception de la forteresse de Sébastopol), le *General der Flieger* Robert von Greim qui commandait le *Sonderstab Krim* devait disposer d'unités capables de combattre les navires soviétiques dans cette mer presque fermée, afin de limiter les mouvements de troupes soviétiques et leurs débarquements. La 6./KG 26, dont le *Staka* était l'*Oblt.* Horst Krupka et qui avait quitté la Sicile pour la Grèce en septembre, fut appelée à Buzau. Mais, comme rien n'est simple avec cette unité, tous les appareils n'auraient pas gagné la Roumanie, une poignée demeurant, semble-t-il, en Méditerranée.

De Buzau, les bombardiers torpilleurs se concentrèrent surtout sur le trafic maritime entre le Caucase et Odessa. Ces missions eurent lieu principalement lors des *Bewaffnete Aufklärunge* menées en soirée ou au petit matin, l'Armée rouge préférant opérer de nuit. Entre octobre et décembre, la *Staffel* revendiqua l'envoi par le fond de 20 000 tonnes mais on peut penser que ce chiffre fut quelque peu surfait. En janvier 1942, l'escadrille gagna Saki, un aérodrome en Crimée tout récemment aménagé pour devenir la base principale des avions torpilleurs. Le I./KG 100 allait de même s'illustrer dans ces actions mais les appareils du *Sonderstab Krim* bombardèrent également la forteresse de Sébastopol ou les ports du Caucase comme Sotchi et Novorossisk. De septembre 1941 à février 1942, la 6./KG 26 perdit officiellement trois appareils.

Le *Sonderstab* fut dissous le 11 février 1942 et, le 18, l'*Oberst* Wofgang von Wild, le *Fliegerführer Süd*, reprit le commandement des unités aériennes de la Luftwaffe en Crimée. Les 4. et 5./KG 26 rejoignirent à ce moment-là la 6. *Staffel* à Saki. Ce qui permit de disposer d'un *Gruppe* plus ou moins complet d'avions torpilleurs. La nuit du 1er au 2 mars, le *SS Fabritzius* (2 434 BRT) fut frappé par une torpille lancée par un He 111 du *Gruppe* et dut se jeter à la côte près de Bol'shoy Utrish. Le 23 mars, le vapeur de 2 690 BRT *Chapaiev Vasili* fut atteint par une torpille au large de Kherson et envoyé par le fond.

Les attaques de navires se poursuivirent avec des fortunes diverses. Le 15 mai, l'appareil du *Staka* Krupka (6./KG 26) fut perdu en mer Noire, l'équipage étant porté disparu. Le 8 octobre 1941, Krupka avait déjà été abattu au large d'Odessa mais avait été sauvé par le *Seenot*.

En mai, la 4./KG 26 devint 2./KG 100, étant reformée en juillet avec des apports de la 7./KG 26. Un nouvel élément mettant à mal l'unité de la « Löwengeschwader ».

Le II./KG 26 prit ensuite largement part aux combats pour la forteresse de Sébastopol (renforcée par la garnison soviétique évacuée d'Odessa en octobre précédent) qui tomba le 9 juillet.

Le 1er août, le II. *Gruppe* était réduit à une vingtaine d'avions torpilleurs, dix équipages de la 6./KG 26 ayant gagné Grosseto pour se perfectionner. Néanmoins, la nuit du 2 août, la plus importante action d'avions torpilleurs en mer Noire fut lancée lorsqu'une douzaine de He 111 du II./KG 26 attaqua le croiseur *Molotov* qui pilonnait Feodossia. Un bimoteur emportait des bombes, les autres des torpilles. Le croiseur put éviter les attaques et abattre un appareil de la 4./KG 26 avant d'être endommagé, non par les bombardiers mais par une vedette lance-torpilles italienne MAS.

▲ Des He 111 de la KG 26 sur la piste enneigée de Saki.

▶ Derniers préparatifs avant un départ en mission pour Sébastopol.

La situation se dégradant en Méditerranée, la 6./KG 26 repartit en octobre pour Catane, laissant les deux autres *Staffeln* poursuivre leurs attaques des ports du Caucase. En novembre, les 4. et 5./KG 26 prirent part aux combats de Stalingrad avant de rejoindre la 6. *Staffel* en Sicile en décembre.

Bilan des combats du II./KG 26 en URSS (septembre 1941-décembre 1942)

Dès la fin de 1941, les demandes en avions torpilleurs furent importantes, cette arme étant en plein essor. Le II./KG 26 dut ainsi se diviser, la 6. *Staffel* (toute ou en partie) se séparant du *Gruppe* pour opérer en mer Noire. L'escadrille remporta plusieurs succès avant de recevoir en renfort le reste de l'unité. Il est cependant difficile de dresser le bilan du *Gruppe* pour cette époque à la suite des va-et-vient et des transformations (comme la 4./KG 26). En outre, comme en témoigne l'épisode du PQ 18, les revendications restent approximatives, étant souvent fixées plus par la propagande que par les aviateurs eux-mêmes. Une vingtaine de He 111 fut probablement perdue lors de ces engagements au départ de la Crimée.

LE III./KG 26 EN FRANCE ET SCANDINAVIE (JUIN-OCTOBRE 1942)

Le *Küstenfliegergruppe* 506 du *Hptm.* Heinz-Heinrich Thomsen équipé de Ju 88 ayant été redésigné III./KG 26, ses équipages durent se spécialiser dans les attaques à la torpille. Plusieurs d'entre eux furent envoyés en stage à Grosseto (il y eut quelques pertes comme dans bien des écoles) tandis que le *Gruppe* accueillit des aviateurs venus du IV./KG 26, le groupe-école, ayant déjà suivi un entraînement à Grosseto ou Riga/Spilve. En avril, le 506e avait quitté Leeuwarden (Pays-Bas) pour Rennes, d'où ses Ju 88 attaquèrent navires et convois dans l'Atlantique.

Selon R. Schmidt : « En juin, le tout neuf III./KG 26 fut soumis à la *Luftflotte* 5 et, en deux jours, la quasi-totalité du *Gruppe* atteignit Banak. Du moins le personnel volant car les services techniques demeurèrent à Rennes ». En fait, ce déplacement n'eut lieu qu'en août, le *Gruppe* continuant à mener des opérations sur l'Angleterre [voir encadré].

Arrivés à Banak vers la fin août, les Ju 88 du III./KG 26 furent engagés les 13 et 14 septembre contre le convoi PQ 18 (voir plus haut). Lors de l'attaque du 14, les bimoteurs s'étaient déplacés à Petsamo.

Jusqu'à la fin du mois, on relève quelques combats, comme ce fut le cas le 18 septembre,

Deux pertes du III./KG 26 la nuit du 30 juillet 1942

JU 88 A-4 CODÉ 1T+HR DE LA 7./KG 26 SUR THORNEY (PETERBOROUGH)

Décollage de Rennes pour attaquer Birmingham. L'appareil survola une batterie de DCA avec projecteur à 60 pieds et fut pris sous des tirs qui l'atteignirent à l'avant. Il perdit de l'altitude, se cabra puis piqua à angle aigu dans un champ de céréales, percuta un câble de 25 000 volts, se désintégra et brûla entièrement. L'appareil était équipé pour emporter des torpilles. Deux membres de l'équipage tentèrent de sauter. Un des quatre tués possédait un document l'identifiant comme membre de la 7./KG 26.

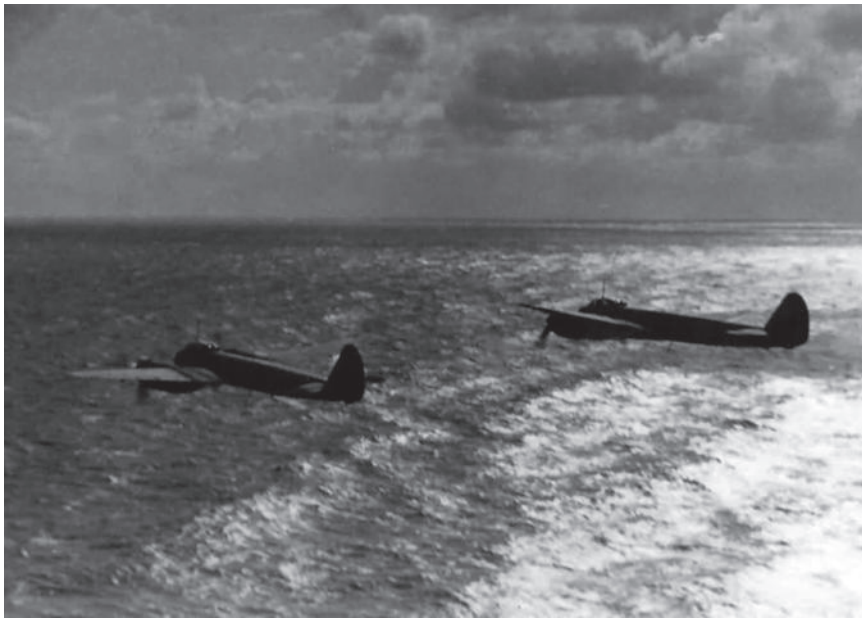
JU 88 A-4 CODÉ 1T+KT DE LA 9./KG 26 EN MER À UN KILOMÈTRE AU LARGE DE HEMSBY.

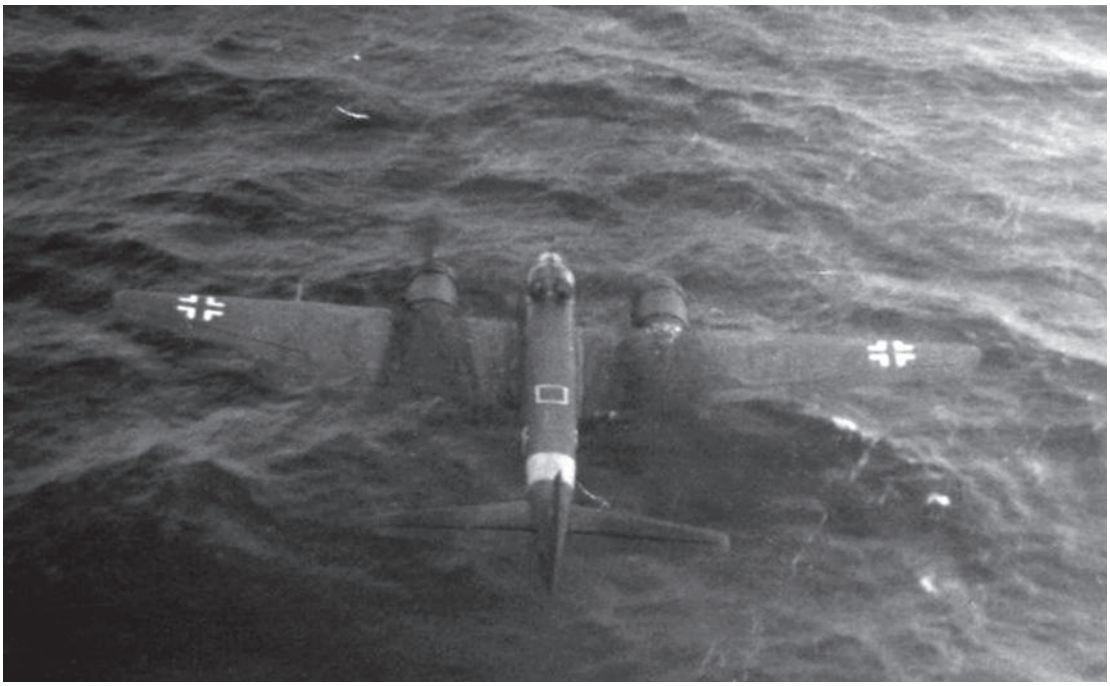
Décollage de Rennes à 1h30 pour attaquer les faubourgs Est de Birmingham avec des bombes incendiaires. L'appareil s'approcha des Scillies puis vola très bas vers le nord et la baie de Cardigan avant de virer vers l'est en direction de Birmingham. En atteignant son objectif, le pilote prit de l'altitude pour survoler le barrage de ballons et largua ses incendiaires près de la voie ferrée dans le sud-est de la ville. Il poursuivit sa route sur Coventry et Norwich, espérant se poser à Soesterberg mais il vola si bas qu'il percuta des câbles à haute tension. En traversant la côte près de Caister, un tir de DCA frappa l'arrière de la machine qui plongea en mer après être devenue incontrôlable. L'équipage put s'extraire de l'épave. Un aviateur nagea vers la plage tandis que les trois autres l'atteignirent en canot. Tous furent capturés par la Home Guard. Ils faisaient partie du K.Fl. Gr. 506 mais cette unité est devenue III./KG 26 et a déménagé de Leeuwarden à Rennes.

un Junkers étant endommagé par la DCA d'un navire. Il y eut peu d'actions en octobre et, début novembre, le III./KG 26 fut appelé en Méditerranée.

Bilan du III./KG 26 en Scandinavie

Malgré les efforts et le courage des torpilleurs, les attaques de convois ne semblent pas avoir été très réussies. Les pertes auraient été disproportionnées au vu des résultats. Plusieurs équipages se virent attribuer des victoires sur navires mais il est actuellement devenu difficile, si pas impossible, de les confirmer ou de les infirmer. La technique du torpillage se heurtait à la puissance de la DCA des navires, à la distance à parcourir en vol ainsi qu'aux décryptages des messages Enigma qui permettaient à l'ennemi de prévenir ces attaques. Cela sans compter sur les jeunes équipages de plus en plus inexpérimentés engagés dans ces vols périlleux. ✦





◀ & ▲ Des Junkers Ju 88 du III./KG 26 en vol sur la mer.

4

OPÉRATIONS EN MÉDITERRANÉE

FIN 1942 - DÉBUT 1944

RETOUR EN MÉDITERRANÉE (NOVEMBRE-DÉCEMBRE 1942)

L'opération « Torch », le débarquement allié en Afrique du nord, débuta le 8 novembre 1942 avec pour objectif de prendre la *Panzer-Armee Afrika* de Rommel en tenailles. Une fois de plus, la Wehrmacht se vit contrainte de déplacer en hâte des formations de combat d'un théâtre de guerre vers un autre, « déshabillant Pierre pour habiller Paul ». Des unités d'avions torpilleurs étant requises pour lutter contre la flotte alliée, on appela immédiatement en Méditerranée les éléments de la KG 26 dispersés en URSS et en Scandinavie. À Bardufoss, les He 111 du I./KG 26 furent équipés de deux torpilles et partirent vers le sud. Ses 25 appareils atteignirent Grosseto le 10 novembre. Les quatre Heinkel disponibles de la 6./KG 26 quittèrent Saki, les deux autres *Staffeln* poursuivant leurs missions sur le Caucase (puis sur Stalingrad).

Les Ju 88 du III./KG 26 décollèrent de Banak avec un passager supplémentaire (souvent le 1. *Wart* ou premier mécanicien) pour arriver à Grosseto en soirée du 10.

Tous ces appareils, s'ajoutant à ceux du KSG 2, saturèrent l'aérodrome de Grosseto. Ils furent donc dispersés aux alentours. Le *Stab* de la KG 26 étant absent, on en « bricola » un en urgence avec à sa tête l'*Obstlt.* Karl Stockmann menant l'école.

Entre Grosseto et la côte africaine, la distance était conséquente. Les bimoteurs emportant sous le ventre deux torpilles, on ne pouvait y accrocher un réservoir supplémentaire. En accord avec la Regia Aeronautica, une escale de ravitaillement fut prévue à Villacidro en Sardaigne. Les vols sur le sol africain, qui allaient parfois approcher les quinze heures, se faisaient sous couvert de l'obscurité face à la colossale supériorité de la chasse anglo-saxonne. Par contre, les missions sur la mer (attaques de convois) pouvaient être menées en journée.

Officiellement, les appareils de la « Löwengeschwader » furent lancés contre

◀ Un bombardier torpilleur Ju 88 A-4 de la 8./KG 26, unité qui, en raison de ses lourdes pertes au cours de l'année 1943, est surnommée par ses propres équipages l'« escadrille suicide ». La partie inférieure de ses fuseaux moteurs est peinte en jaune, ce qui indique son déploiement en Méditerranée à la fin 1943. L'équipage habituel de cet avion est composé du *Leutnant* Fritz Massloh (pilote), de l'*Unteroffizier* Gottlob Hartmaier (observateur), du *Gefreiter* Anno Körper (radio) et du *Gefreiter* Anton Temmen (mitrailleur).

▶ Un équipage en grande discussion au retour d'une mission à Grosseto.

la flotte alliée le 11 novembre. Un ordre de la nuit du 6-7 novembre contredit cependant cette version : « La KG 54 avec huit équipages, la KG 77 avec deux autres, la *Torpedostaffel Teske* avec cinq équipages ainsi que les détachements du *Torpedogruppe Beyling* doivent décoller d'Elmas dès les premières heures du jour pour attaquer le convoi ennemi, les porte-avions étant les objectifs prioritaires. Retour à Elmas pour être ravitaillés en prévision de l'attaque du crépuscule. En cas de problème ou de manque de carburant, on peut se poser en Espagne ou en Afrique du Nord française » (le *Major* Horst Beyling menait le II./KG 26 tandis que le *Hptm.* Georg Teske, qui fut à la KG 26, dirigeait temporairement la KSG 2). Il s'agissait du convoi principal de « Torch » et les détachements de Teske et de Beyling devaient rassembler les équipages de ces unités déjà présents à Grosseto pour effectuer un stage de perfectionnement.

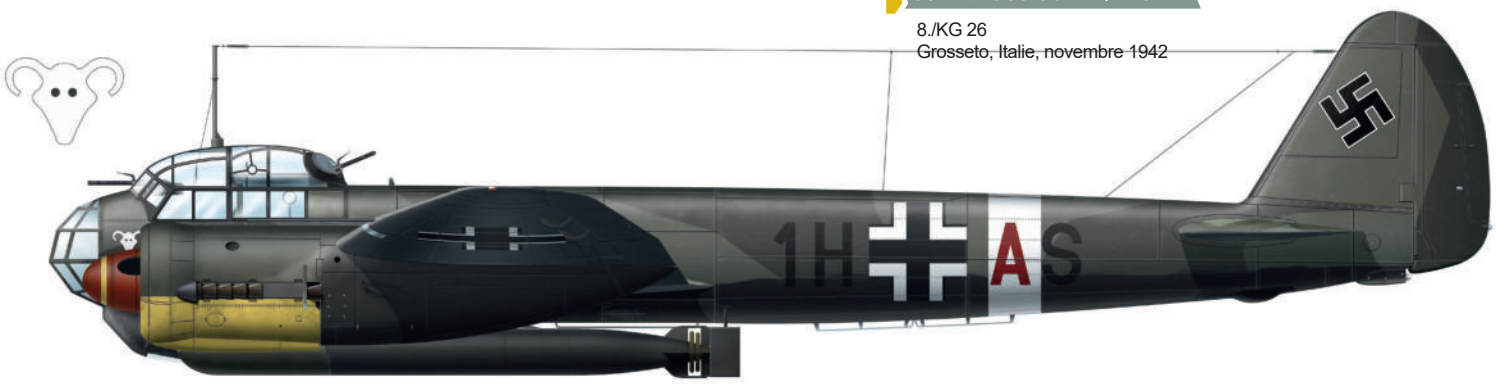
Quoi qu'il en soit, les missions des torpilleurs se succédèrent, mais avec des moyens de plus en plus limités et des pertes de plus en plus lourdes. Le 9 novembre, lors d'une attaque devant Alger, trois He 111 et trois Ju 88 furent perdus. Parmi les Heinkel, celui du *Staka* de la 6./KG 26, le *Hptm.* Karl Barth, volant comme observateur. Cet ancien du *Küstenfliegergruppe* 506 arborait la *Ritterkreuz* depuis décembre 1940 et avait à son actif quelque 150 vols de guerre ainsi que divers navires coulés. Un des Ju 88 perdus fut celui du *Hptm.* Klaus-Wilhelm Nocken, *Staka* de la 7./KG 26, abattu par chasseurs. Nocken, un brillant pilote – qui s'était entre autres distingué en Scandinavie – fut grièvement blessé mais put embarquer avec un coéquipier dans leur canot. Après plusieurs heures à la dérive, tous deux furent sauvés par un *U-Boot*. Les deux autres occupants de l'appareil, dont un correspondant de guerre, eurent moins de chance. Nocken allait récupérer de ses blessures et recevoir la *Ritterkreuz* un an plus tard.

Du déclenchement de « Torch » à la fin de 1942, les ponctions en appareils et en équipages furent sérieuses pour toutes les unités de bombardiers, qu'elles aient été classiques ou de torpilleurs. Pas moins de 42 Ju 88/He 111 de la KG 26 auraient été perdus en environ sept semaines – bien qu'il soit devenu difficile de dissocier appareils de la « Löwengeschwader » de ceux de la KSG 2. Des instructeurs de cette école volèrent en effet régulièrement aux commandes d'avions de la KG 26.

En décembre, les équipages des 4. et 5./KG 26 quittèrent la Crimée en pleine bataille de Stalingrad pour venir renforcer leurs camarades. Pour donner un aperçu des combats, on peut citer le carnet de l'*Uffz.* Meinel (3./KG 26) capturé le 22 décembre [voir encadré page suivante]. On note qu'au besoin, les torpilleurs passaient de Grosseto à Catane, Villacidro ou Héraklion au gré des ordres de la *Luftflotte*.

JUNKERS JU 88 A-4/TROP

8./KG 26
Grosseto, Italie, novembre 1942



▲ Le *Hptm.* Karl Barth, ex-candidat officier de la Kriegsmarine passé à l'aéronavale, combattit comme observateur au K.Fl. Gr. 506. Il reçut la *Ritterkreuz* le 14 décembre 1940 (la photo a été prise vers cette date). Après un stage comme pilote, il prit la tête de la 6./KG 26 mais volait toujours comme observateur lorsqu'il fut porté disparu avec son équipage le 9 novembre 1942.

◤ Un He 111 torpilleur à Grosseto.

◀ Le 15 novembre 1942, le F/O Kenneth Waud du No 81 Sqn RAF abattit un He 111 près de Bône. Il s'agissait du A8+FH, un H-6 du KSG 2 prêté à un équipage du II./KG 26.

◣ Des torpilles sont amenées à Héraklion.

SELON LE CARNET DE L'*UFFZ.* HERMANN MEINEL (3./KG 26) CAPTURÉ LE 22 DÉCEMBRE 1942

Zum frommen Gedenken
im hl. Gebete
an unseren lieben, einzigen Sohn
und Bruder, Schwager, Onkel,
Neffen und Cousin
Josef Pichler
Unteroffizier der Luftwaffe
Inh. d. E.K. I u. II u. d. Bronz. Frontflugspange
geboren am 14. November 1921
gefallen am 30. November 1942
beerdigt auf dem Friedhof in Grosseto
(Italien)
Barmherzigster Jesus,
gib ihm die ewige Ruhe!

L'*Uffz.* Meinel fut fait prisonnier avec son équipage le 22 décembre 1942 après avoir été abattu par la DCA d'un convoi au large de Djidelli (Algérie). Les notes en ajout en italique sont celles des Britanniques ayant interrogé les aviateurs. Elles sont complétées entre parenthèses par diverses précisions extraites de la liste de pertes qui confirment l'exactitude du document.

« - 9 novembre 1942 : départ de Bardufoss pour Aalborg. Très mauvais temps au début. L'appareil du *Lt.* Engelkammer se crashe dans les montagnes norvégiennes. Deux blessés graves et deux légers, le 1. *Wart* tué. Nous avons atteint Lübeck à 16h00. (En fait : *Lt.* Herbert Engelkemeier, légèrement blessé).

- 10 novembre 1942 : décollage à midi. Très mauvais temps. Posé seul à Vienne-Aspern. Avion non en état de vol.
- 13 novembre 1942 : départ de Vienne à 13h00, posé à Grosseto à 15h20.
- 15 novembre 1942 : décollage à 13h20 vers l'Afrique. Volé huit heures par un temps exécrable. Revenu sans mal.
- 16 novembre 1942 : comme hier. Convoi une fois de plus non repéré. Retour sain et sauf.
- 17 novembre : déménagement à Catane. Les équipages des *Fw.* Russe et *Lt.* Tümmler sont manquants. (L'équipage du *Lt.* Günther Tümmler fut porté disparu sur la mer. Celui du *Fw.* Artur Ruess fut abattu par sa propre Flak en Sicile à Augusta lors du transfert. Deux tués).
- 23 novembre 1942 : décollage à 18h19 avec deux torpilles FS 5 B40. Attaque d'un convoi au nord d'Alger. Impact sur un destroyer à 23h15. Retour à 2h39. (Selon les dires de l'équipage, le destroyer avait ouvert le feu. Le pilote s'étant lancé dans une manœuvre évasive, l'observateur largua les torpilles par réflexe. Ce succès fut donc imputable plus au hasard qu'à une manœuvre concertée).
- 25 novembre 1942 : les équipages des *Lt.* Pilch et *Uffz.* Hertle abattus. Celui de Pilch a été sauvé mais celui de Hertle a péri. (L'appareil de l'équipage de l'*Uffz.* Helmut Herdtle fut en fait signalé crashé le 30 au décollage de Grosseto).
- 27 novembre 1942 : vol de guerre. Retour prématuré à la suite d'une défaillance de la radio. (Les trois *Staffeln* attaquèrent Bougie cette nuit-là).
- 30 novembre 1942 : vol de guerre. Attaque d'un croiseur à 5h00 mais manqué. L'équipage du *Lt.* Müller a été perdu. (Le He 111 du *Lt.* Friedrich Müller fut abattu sur la mer au large de l'Algérie. Cinq appareils de la 3./KG 26 attaquèrent effectivement à cette date un convoi entre Bougie et Alger).
- 1er décembre 1942 : inhumation de l'équipage de l'*Oblt.* Michael. (Ce Ju 88 de la 7./KG 26 s'écrasa près de Grosseto. Selon les interrogateurs : « *C'était un membre de la 8./KG 26 volant comme observateur du Staka, le Lt. Mohlmann. Il fut l'initiateur de l'adoption du Ju 88 comme torpilleur. Harlinghausen s'y opposait mais l'Oblt. Friedrich Michael le convainquit, adaptant un Ju 88 en réduisant ses flaps* »).
- 6 décembre 1942 : vol de guerre. Avorté.
- 8 décembre 1942 : atterrissage forcé de Schlemmer à minuit 3'. Un tué, un blessé grave. (Le He 111 H-5 du *Fw.* Franz Schlemmer se crasha au retour de mission près de Grosseto à la suite d'un ennui moteur).
- 9 décembre 1942 : décollage d'Héraklion à 8h45. L'équipage du *Lt.* Rubi a été tué. (Tout le *Gruppe* avait gagné la Crète pour attaquer un convoi signalé en Méditerranée orientale. Il ne put être repéré. Le He 111 du *Lt.* Johann Ruby s'écrasa près de Naples lors du vol de transfert).
- 10 décembre 1942 : retour à Grosseto.
- 13 décembre 1942 : déménagement à Catane.
- 14 décembre 1942 : Départ à 3h00. Un cargo et un destroyer de Rommel [sic !] poursuivis par des navires britanniques. On n'a pu repérer l'ennemi.
- 15 décembre 1942 : Retour à Grosseto. L'équipage du *Lt.* Engelkammer abattu mais sain et sauf. (Ennui moteur près de Piombino).

(22 décembre 1942 : le 1H + BL est abattu à Djidjelli) ».

LA FIN EN AFRIQUE (JANVIER-MAI 1943)

Pressée par les forces britanniques après la défaite d'El-Alamein, la *Panzer-Armee Afrika* retraita progressivement de la frontière d'Égypte à la Tunisie où elle allait combattre jusqu'en mai 1943 sur un territoire encerclé devenant au fil des semaines une peau de chagrin.

La KG 26 n'allait plus être engagée désormais directement sur les flottes d'invasion mais la plupart du temps sur les convois ravitaillant les forces alliées. On relève ainsi des actions de torpilleurs sur les ports de Tobrouk, de Benghazi ou de Tripoli. Mais également sur Bône, Oran ou Mers el-Kébir. Durant ces quelque dix-sept semaines, les trois *Gruppen* de la « Löwengeschwader » perdirent encore une cinquantaine de Ju 88/He 111. La Sardaigne était devenue la base avancée de la KG 26 qui opéra intensivement d'Elmas et de Decimomannu.

Les effectifs allaient en diminuant, comme le prouvent les rapports cités ici à titre d'exemple :

- En soirée du 5 janvier, 32 bombardiers du II. *Fliegerkorps* partirent attaquer un convoi faisant route de Bougie à Philippeville. Seize Ju 88 ne purent cependant le repérer tandis que 16 He 111 de la KG 26 aperçurent trop tard les navires.
- En soirée du 20 janvier, Bletchley Park (le siège d'Ultra) avait capté un message de l'OB Süd signalant que le gros des avions torpilleurs et des bombardiers du II. *Fliegerkorps* allait attaquer un convoi dans le secteur d'Alger mais également le port de Bône. Six Ju 88 de la KG 30, six He 111 et un Ju 88 de la KG 26 ainsi que trois Ju 88 de la KG 60 attaquèrent un convoi dans le carré 3714/03 Ost.
- En soirée du 21 janvier et durant la nuit du 21-22, les bombardiers allemands lancèrent plusieurs vagues d'assaut sur un convoi naviguant dans le carré 4722/03 Ost au nord-ouest de Bougie. Cinq Ju 88 du II./KG 26 attaquèrent les cargos, puis ce fut le tour du II./KG 54, de huit Ju 88 du I./KG 60 ainsi que de quatre He 111 (torpilleurs) et trois Ju 88 (torpilleurs) de la KG 26 qui parvinrent sur le convoi. Les équipages signalèrent deux impacts de torpille sur des cargos.
- Le 1er février, l'*Obstlt.* Werner Klümper prit la tête de la *Kampfgeschwader* 26.

- Dans l'après-midi du 11 février, des appareils de reconnaissance repérèrent un convoi allié de vingt-deux cargos et de quatre navires de ligne. Le II. Fl.K. donna l'ordre d'attaque. Seize bombardiers purent être engagés : cinq Ju 88 du II./KG 30, huit He 111 de la KG 26 et trois Ju 88 du III./KG 54. Cependant, aucun équipage ne trouva l'objectif.
- Durant la nuit du 18-19 février, selon le II. *Korps* : « La KG 26 avec cinq He 111 (T), décollage à 16h59 pour attaquer des navires entre Alger et Bougie ».
- Le 24 février, l'équipage d'un vétéran du I./KG 26, l'*Oblt.* Franken, ne revint pas de l'attaque d'un convoi près de la côte africaine. Franken volait dans ce *Gruppe* depuis le début de la guerre et avait été crédité de nombreux navires coulés (quelque 50 000 BRT). Il reçut la *Ritterkreuz* à titre posthume.
- Le 10 mars, Bletchley Park intercepta des informations sur les effectifs des unités basées à Elmas : dix Ju 88 de la KG 76, quatre de la KG 54 et deux de la KG 26. Respectivement en état de vol : huit, trois et aucun.
- Le 12 avril, selon l'*Erfolgsmeldung* du II. *Fliegerkorps* : « L'AufkI.Gr. 122 avec un Ju 88 équipé d'un radar Hohentwiel, la KG 54 avec six Ju 88, la KG 26 avec neuf Ju 88 (torpilleurs) et deux Ju 88 Hohentwiel. Décollages entre 19h12 et 23h12, atterrissages de 23h47 à 4h17. Reconnaissance, observation et attaque d'une formation de destroyers signalée dans le secteur Trapani-Carbonara. À 22h25, les destroyers furent découverts dans le carré 1977/13 Ost évoluant à pleine vitesse et variant leur course. En grimpant à l'altitude d'attaque, les équipages les perdirent de vue. Deux Ju 88 de la KG 26 se sont crashés à l'atterrissage ».
- 1er mai, attaque d'un convoi : « La KG 54 avec sept Ju 88, le II./KG 76 avec six Ju 88, le III./KG 77 avec trois Ju 88 et la KG 26 avec six Ju 88 (T) et trois He 111 (T). Attaque au

◤ Le 7 février, Elmas fut matraqué par l'aviation américaine.

▶ **En bas, à gauche :** Le 16 février 1943, revenant de mission, le He 111 H-11 piloté par le *Lt.* Heinz Kuhn (4./KG 26) percuta une montagne à l'est de Cagliari. Kuhn (vu ici à Grosseto) fut tué avec ses camarades.

▶ **En bas, à droite :** Werner Franken avait été versé à la 3./KG 26 peu après la fin de la campagne de Pologne et vola sur la mer du Nord, attaquant les cargos britanniques. Il prit ensuite part à tous les engagements du I./KG 26 et était T.O. (*Technischer Offizier*) du *Gruppe*. Il fut probablement victime de la DCA d'un navire et reçut la *Ritterkreuz* à titre posthume.

◀ Plusieurs appareils de la KG 26 équipés du radar FuG 200 Hohentwiel allaient régulièrement guider les bimoteurs vers leurs cibles navales.

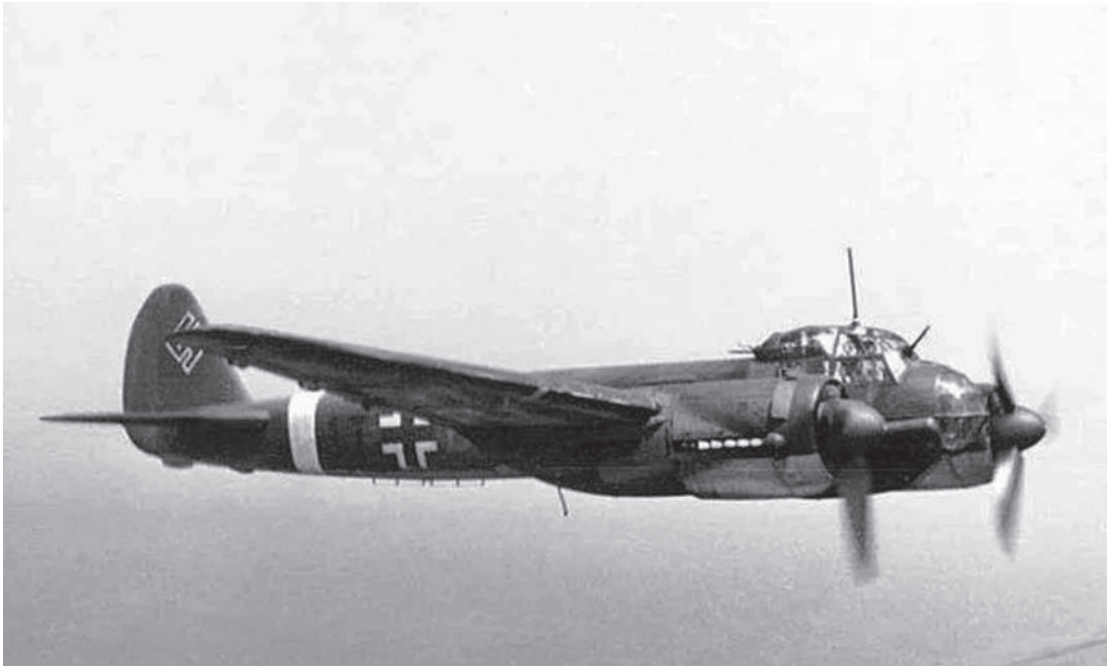
Au moins trois Ju 88 du III./KG 26 furent détruits et deux autres sérieusement endommagés le 7 février 1943 à Elmas.

crépuscule avec des bombardiers et des avions-torpilleurs dans le carré 9363/13 Ost d'un convoi faisant route vers le sud-sud-ouest. La formation a volé sur cent cinquante kilomètres fort bas sur la mer en direction de la côte africaine. Les bombardiers grimpèrent alors à environ trois mille mètres tandis que les torpilleurs se maintenaient au ras des flots. Le convoi fut attaqué de 19h53 à 20h15 dans le carré 9363/13 Ost par les bombardiers, en glissade et parfois en piqué, de deux mille trois cents à neuf cents mètres. Un impact d'une SC 250 Trialen sur un cargo de 6 000 BRT. Une courte colonne de feu fut confirmée par plusieurs équipages. Un impact d'une SC 250 Trialen en plein milieu d'un vapeur de 5 à 6 000 BRT avec champignon de fumée. Plusieurs impacts proches de la coque d'un important bâtiment à proximité. Une torpille a frappé un cargo de 6 à 8 000 BRT en soulevant une colonne d'eau, le navire ayant probablement été envoyé par le fond. Trois torpilles ont atteint un navire de 8 à 10 000 BRT générant une importante fumée. Vu ce triple impact, on peut penser que ce navire a été coulé. Un bombardier demeuré en arrière ne put attaquer, la nuit étant tombée, et bombarda le port de Benghazi sans pouvoir confirmer le résultat de cette attaque. Trois appareils revinrent prématurément en raison d'ennuis techniques, deux appareils furent repoussés par la chasse adverse. Défense : trois Spitfire qui ont attaqué, un Spitfire et deux Hurricane sont demeurés passifs. Fort bonne DCA de tous calibres. Un Ju 88 (LT) de la KG 26 est manquant ».

- Selon un rapport du II. *Fliegerkorps* : « Opération de nuit du 2-3 mai 1943. Reconnaissance, suivi et attaque en deux vagues de trois destroyers ayant quitté Bône à 16h00. Première vague : la KG 26 avec un He 111 (Hohentwiel), la KG 77 avec quatre Ju 88 et la KG 54 avec deux Ju 88.

Un He 111 du *Stab* I./KG 26 probablement en Sardaigne.

À la chute de Tunis, des militaires alliés découvrirent cette épave de la « Löwengeschwader » sur l'aérodrome dévasté d'El Aouina. Il s'agissait d'une machine du *Stab* IV./KG 26 probablement perdue lors d'une mission de transport de carburant.

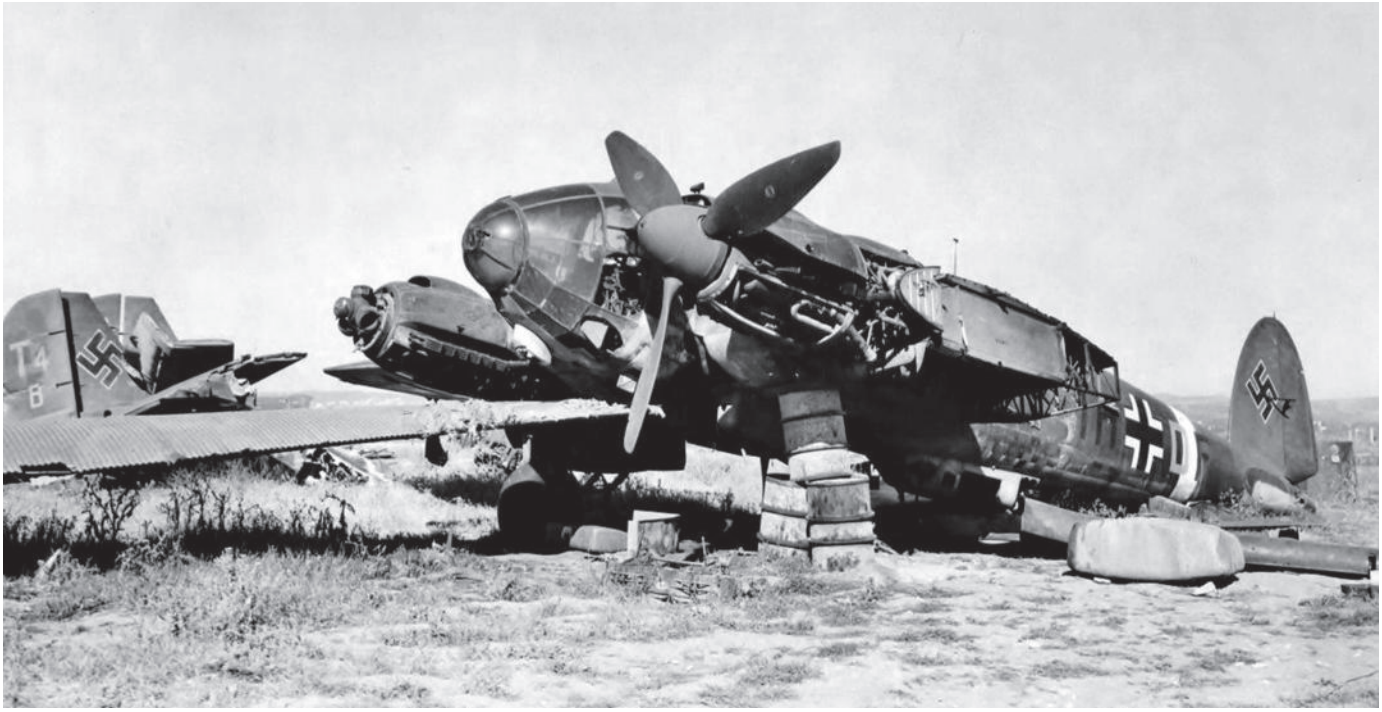


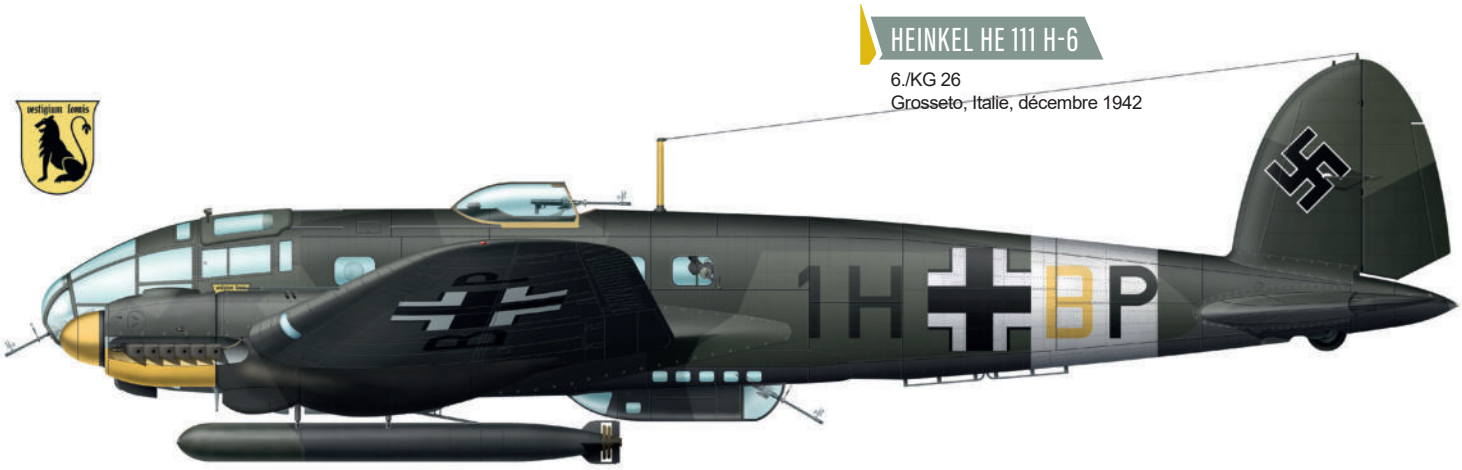
Un Ju 88 du III./KG 26 en vol de jour sur la Méditerranée. Il arbore toujours son code du K.Fl.Gr. 506 : le 1T+.

Deuxième vague : l'*Aufkl.Gruppe* 122 avec deux Ju 88 (Hohentwiel), la KG 100 avec deux He 111 (éclaireurs) et la KG 54 avec sept Ju 88. Décollages : 18h44/1h36. Atterrissages : 22h00/6h26. Résultats de la première vague : les destroyers n'ayant pas été trouvés à 19h30, quatre appareils menèrent des reconnaissances maritimes. À 20h50, un Ju 88 de la KG 54 signala par radio la présence des destroyers dans le carré 9985/03 Ost et attaqua de suite mais les bombes tombèrent sans causer de dommage entre deux destroyers. Trois appareils ne retrouvèrent pas la formation et deux ne purent décoller en raison d'avaries aux pneus. Résultats de la seconde vague : un He 111 (Hohentwiel) de la KG 26 aperçut à 22h45 dans le carré 0973/13 Ost plusieurs navires mais ne put les identifier dans l'obscurité, sa radio étant de plus en panne. Deux Ju 88 (Hohentwiel) de l'*Aufkl.Gruppe* 122 trouvèrent des bâtiments ennemis mais durent interrompre leur vol. Impossible d'en savoir plus en raison de la présence importante de nuages. À 3h25, dans les carrés 1970-1980-1810-1820/13 Ost, divers navires furent repérés. Trois devaient être des vedettes rapides ou des canonnières qui déclenchèrent un feu nourri de mitrailleuses et de canons de DCA. Sept Ju 88 de la KG 54 demeurèrent dans le secteur jusqu'à épuisement de leur carburant sans rien apercevoir. Deux He 111 furent engagés en éclaireurs mais l'un d'eux ne put intervenir, sa radio et son équipement étant défectueux. Mission terminée à 2h30. Pertes : un He 111 de la KG 100 et un Ju 88 de la KG 54. Défense : avec des destroyers et de petits bâtiments rapides munis de DCA légère ».

On relève que, lors de ces opérations, la KG 26 opéra par souci d'efficacité en collaboration avec d'autres *Geschwadern* tant le manque d'appareils de la Luftwaffe était criant. Régulièrement, des Ju 88 ou He 111 de la « Löwengeschwader » équipés du Hohentwiel guidaient les formations de bimoteurs.

Le 12 mai 1943, l'armée italo-allemande d'Afrique capitula dans le réduit de Tunis. Les équipages des avions torpilleurs avaient fait tout leur possible en subissant de lourdes pertes mais la supériorité numérique adverse était totale.





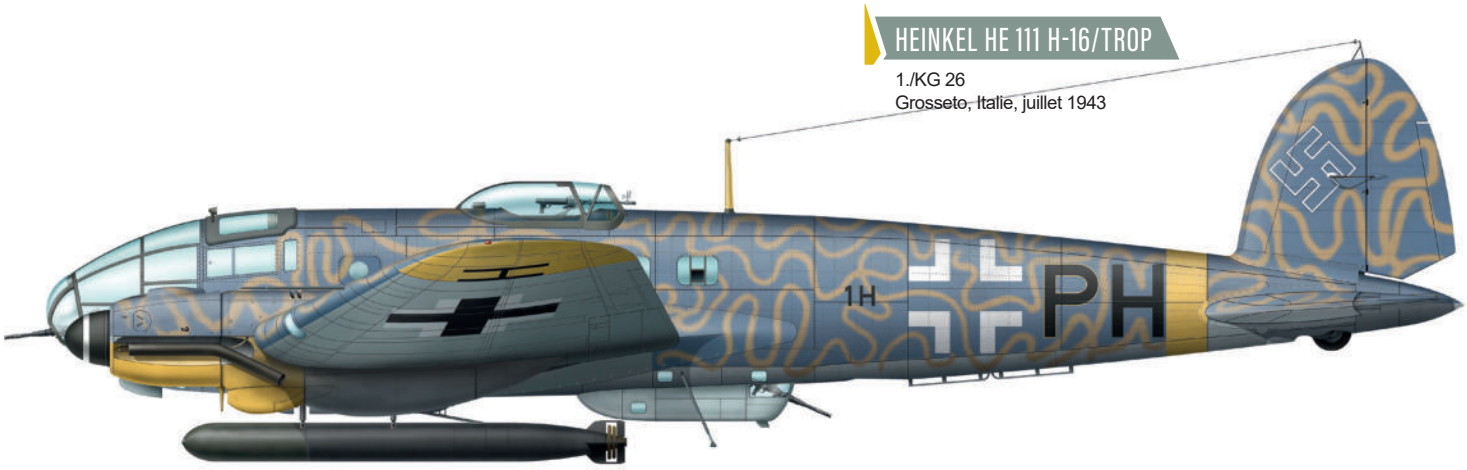
Bilan de la KG 26 en Méditerranée (novembre 1942-mai 1943)

Quasiment deux ans après avoir été dispersée sur trois fronts, la « Löwengeschwader » retrouvait ses trois *Gruppen* engagés sur le même théâtre de guerre. Mais, la KG 26 de fin 1942 n'était plus celle de 1940. Si elle était toujours une escadre spécialisée dans la guerre sur mer, elle opérait désormais surtout comme unité de torpilleurs. Un de ses *Gruppen*, l'ex-K. Fl.Gr. 506, était au surplus équipé de Ju 88 et non de He 111 comme les I. et II./KG 26. Alors qu'en 1940, la 26e escadre pouvait partir à l'offensive, elle était désormais nettement sur la défensive en 1942, opérant surtout de nuit contre un ennemi la surpassant numériquement. Ses pertes très lourdes en Méditerranée correspondirent probablement aux effectifs de la *Geschwader* toute entière. Il était encore possible de combler les brèches avec des équipages bénéficiant du bon entraînement du KSG 2 de Grosseto. Mais ces néophytes n'avaient pas encore acquis d'expérience suffisante alors que les Alliés allaient se lancer sous peu vigoureusement à l'assaut de la « Forteresse Europe ».

DANS LE SUD DE LA FRANCE (JUIN-DÉCEMBRE 1943)

Après avoir subi des coupes sombres, la KG 26 devait panser ses plaies et surtout se refaire au plus tôt une santé. Le 20 mai, Grosseto fut soumis à un sévère bombardement qui détruisit au moins cinq Ju 88 du III./KG 26. Il parut dès lors plus sûr de déplacer les unités. Le KSG 2 partit à Riga-Spilve tandis que la KG 26 s'établit dans le sud de la France (la Zone libre ayant été occupée dès novembre 1942). Le *Stab*/KG 26 quitta Grosseto pour Salon-de-Provence, le I./KG 26 le rejoignant au départ de Decimomanu et le II./KG 26 faisant de même en venant de Villacidro. Le III./KG 26 quitta Grosseto pour Montpellier. Sur ordre du haut commandement, le II. *Gruppe* céda un mois plus tard ses appareils au I. *Gruppe* puis gagna Blankensee et ensuite Grossenbrode pour se reconvertir sur Ju 88. Les escadrilles demeurées en France multiplièrent les exercices. Le 19 juin, lors de l'un d'eux, un He 111 H-11 de la 3./KG 26 s'écrasa en mer avec son équipage au large de Marseille. Des reconnaissances armées furent également lancées sur la Méditerranée et vers l'Afrique.

La KG 26 reformée n'eut guère le temps de souffler puisque, le 10 juillet, débuta l'opération « Husky », l'invasion alliée de la Sicile.



À ce moment-là, la 8./KG 26 avait été dissoute et il fallut attendre le 13 juillet pour qu'une nouvelle 8. *Staffel* soit reformée avec du personnel de la 1./K.Fl.Gr. 906. La « Löwengeschwader » réduite un temps à cinq escadrilles aurait, à ce qu'il semble, opéré parcimonieusement sur la Sicile. Le 14 juillet, cependant, on relève tout de même la perte de cinq He 111 sur la côte orientale de l'île suivie de trois autres le 19. Les appareils devaient disposer d'une escale en Italie continentale – très probablement Grosseto. Le 19, un des appareils perdus était piloté par l'*Oblt.* Heinz Jente (2./KG 26), un vétéran qui avait déjà dû se poser en mer lors de l'attaque du PQ 17. Il amerrit dans le détroit de Messine mais revint à l'unité avec deux de ses camarades.

Malgré ces ponctions, les effectifs commençaient à s'étoffer. Le 5 août, le I./KG 26 rassemblait 57 He 111 mais le III./KG 26 seulement 21 Ju 88. Les pertes allaient rapidement éclaircir les rangs.

La propagande allemande fit grand cas de l'attaque le 13 août du convoi KMS 21 repéré près de l'île espagnole d'Alboran (à proximité du détroit de Gibraltar) puis attaqué par 40 He 111 et 20 Ju 88 menés par le *Kommodore* Klümper. Les cargos *Empire Haven* et *Francis W. Pettygrove* auraient été coulés et probablement plusieurs autres (une vingtaine ?) endommagés. Ce que contesta l'Amirauté… Le communiqué de l'OKW

▶ Remise de la *Ritterkreuz* au *Kommodore* Werner Klümper le 29 août 1943.

signala que la KG 26 avait coulé pour plus de 170 000 BRT (soit une trentaine de cargos) alors qu'il semble que l'on pourrait réduire ce chiffre à… 13 000 BRT ! De part adverse, on revendiqua 20 victoires sur les torpilleurs. Sept He 111 et sept Ju 88 furent effectivement portés disparus. À rajouter une demi-douzaine de bimoteurs posés en Espagne dont les équipages furent renvoyés dans le sud de la France après quelques semaines d'internement. Un engagement dès lors aussi confus que controversé…

Les 16 et 19 août, un He 111 et un Ju 88 furent abattus à Bône et Bizerte lors de reconnaissances nocturnes poussées jusqu'à la côte africaine pour surveiller le trafic maritime annonciateur de futurs débarquements.

Le 29 août, le *Kommodore* Klümper se vit remettre la *Ritterkreuz*, probablement non seulement pour ses actions personnelles mais aussi pour honorer ses hommes qui combattaient dans des conditions difficiles si pas désespérées. À ce sujet, une rumeur courut dans les rangs. Peu avant, Klümper se serait pris de bec avec le *Generalmajor* Johannes Fink menant la II. *Flieger-Division*. Estimant que les Alliés déjouaient désormais les tactiques des torpilleurs, il proposait des améliorations (en fait, les messages Enigma étaient décryptés, ce que Klümper ne pouvait savoir). En cas de refus, il jetait sa démission dans la balance. Le 13 août, il aurait organisé l'attaque près d'Alboran dans le cadre de ce qu'il dénommait « Paukenschlag », un mélange de reconnaissance et d'attaques massives. On sait de nos jours que ce ne fut pas le succès escompté mais cela plut aux autorités de la Luftwaffe. Klümper aurait alors rencontré le *Reichsmarschall* à Paris pour lui suggérer le départ de Méditerranée de la KG 26 et son envoi en Norvège pour mener des attaques massives qui pourraient surprendre l'adversaire. Cela au lieu de voir user l'escadre dans des engagements coûteux et continus sur des convois.

◀ Un He 111 de la 4./KG 26. En juin, le II. *Gruppe* céda ses appareils au I./KG 26 puis partit se reconvertir sur Ju 88.

◣ Opérant tous azimuts sur la Méditerranée, plusieurs appareils de la KG 26 endommagés ou à court de carburant furent parfois contraints de se crasher sur le sol espagnol (comme aux Baléares).

◢ Un Ju 88 torpilleur du III./KG 26 lors d'une escale en Corse.

Pertes le 8 septembre 1943 des He 111 1H+BL et 1H+HK au large de Naples

Selon le rapport d'interrogatoire des deux équipages.

« **ATTAQUE.** Vingt He 111 du I./KG 26 décollèrent de leur aérodrome de Salon vers 14h00 le 8 septembre avec deux torpilles et firent route vers Grosseto où ils parvinrent deux heures plus tard. Plusieurs furent ravitaillés en essence et les équipages reçurent les toutes dernières informations du *Staka* Meyer basées sur les récentes reconnaissances. L'appareil du *Staka* était un He 111 H-13 avec un radar de type britannique. La 3.(F)/33 transmettait des informations par radio. L'objectif était un important convoi entre Naples et la Sardaigne divisé en trois : (a) péniches de débarquement, (b) transports de troupes et (c) navires d'escorte.

Le 1H+BL quitta Grosseto à 19h08 et vola directement vers Naples à une hauteur de 200 mètres. Sur Naples, le pilote vira puis vola 200 kilomètres vers Palerme. De là, il repartit vers le nord et, après 150 kilomètres, survola à environ 21h15 la section des escorteurs. L'appareil fut tout de suite atteint par la DCA et de la fumée emplit l'habitacle. L'équipage eut le temps de larguer les torpilles (en *Fächerschuss*, voir plus loin) avant que l'appareil ne soit détruit par un coup direct dans la queue. Le pilote put amerrir et l'équipage embarqua dans son canot. Les suites de l'attaque ne purent être observées.

L'heure de départ exact du 1H+HK est inconnue mais ce dut être peu avant ou après le BL. Le trajet dut être le même et à peine l'appareil avait-il atteint le convoi qu'il fut atteint par la DCA. Les torpilles furent larguées et le pilote posa l'avion sur la mer.

TORPILLES. Les prisonniers décrivent les torpilles emportées comme étant des LT200 pesant environ 800 kilos et manufacturées à Fiume par les Italiens.

ORDRE DE BATAILLE. Le III./KG 26 est à Montpellier. Le II./KG 26 est signalé à Wiener-Neustadt pour se reconvertir sur Ju 88 torpilleurs. La rumeur prétend que les avions ne sont pas disponibles et que les équipages sont affectés aux travaux des champs.

EFFECTIFS ET PERTES. Six semaines auparavant, 40 nouveaux équipages arrivèrent, portant les effectifs à 52. Le I./KG 26 n'avait plus que 25 équipages en date du 8 septembre. Dix appareils des I. et III./KG 26 auraient été perdus lors de l'attaque du convoi à Alboran le 13 août. Plusieurs des équipages internés en Espagne seraient depuis revenus.

Le III. *Gruppe* aurait 19 ou 20 équipages et assez d'avions.

TORPILLES. Les trois types suivants sont employés :

a/ La F5B allemande ou « Bruno »
b/ L'italienne LT 200
c/ La nouvelle torpille italienne magnétique « Pisich ».

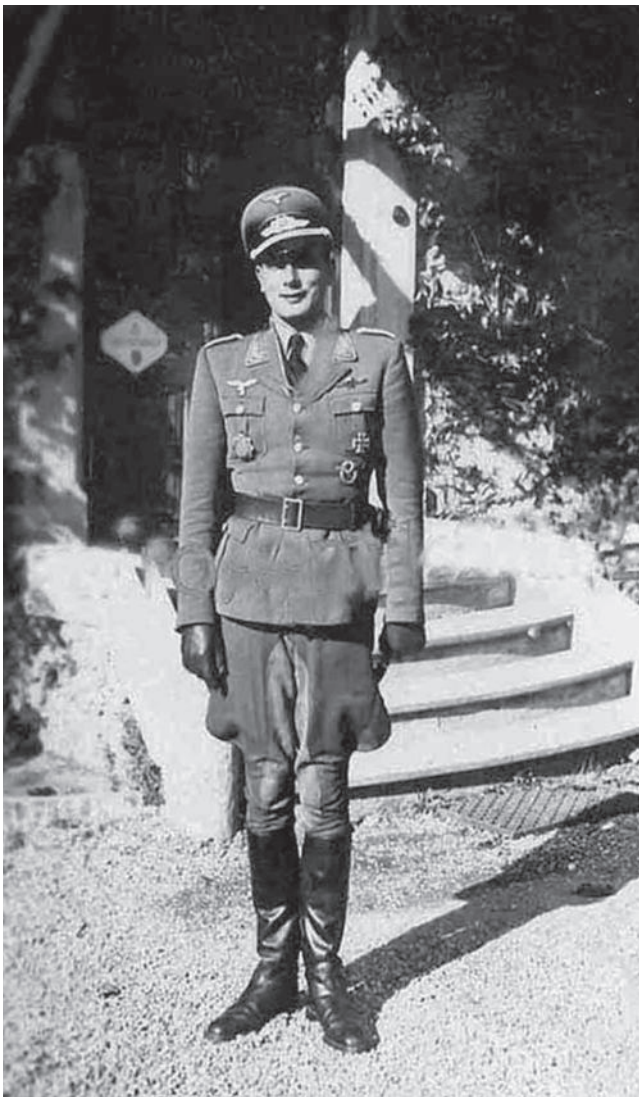
LA TORPILLE « PISICH ». Cette torpille fut employée lors de l'attaque du 13 août. Ce serait l'arme la plus sophistiquée de ce type employée par l'Axe. Elle n'aurait pas été employée lors de la dernière attaque selon un PG [prisonnier de guerre] car elle n'était pas disponible en nombre suffisant. Son nom lui vient du système de sécurité dans le nez connu comme '*Sicherungspistole*'. En percutant l'eau, le système de sécurité est arraché et l'hélice de nez se met à tourner sous la pression de l'eau. Après plusieurs rotations (environ une minute), la torpille est enclenchée. La torpille peut être envoyée en avance pour progresser sous l'eau à une profondeur maximum de dix mètres. Lorsque la torpille, qui a une vitesse de 60 km/h, arrive sous la coque du navire, le champ magnétique la fait exploser. Elle est larguée fort bas (jusqu'à cinq mètres sur la mer) d'une distance maximum de trois kilomètres mais la meilleure distance est de 1 500 mètres.

FÄCHERSCHUSS. C'est la méthode de largage concomitante de deux torpilles ayant un parcours légèrement divergent. Ce qui permet de frapper un navire à la poupe et à la proue. Si ce résultat optimal ne peut être obtenu, au moins une des torpilles frappe la cible si l'autre la rate.

CARRIÈRE. L'observateur du 1H+HL a servi une année comme instructeur dans une école d'ingénieurs. Il fut alors à l'école de torpilleurs de Riga-Spilve pendant trois mois, y rencontra son futur équipage et passa par le IV./KG 26 ».

On ne sait si Göring fut convaincu mais, quoi qu'il en soit, la situation militaire ne pouvait autoriser pareil déplacement. Même si cela allait être le cas en toute fin de guerre… Sur le plan géostratégique, l'Axe commençait à se fissurer à la suite de la perte de la Sicile, des craintes d'invasion de l'Italie et des bombardements de Rome. Au soir du 7 septembre 1943, un important entretien eut lieu à Frascati, siège du QG du *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring, l'OB Süd. Étaient présents le *Generalfeldmarschall* Wolfram von Richthofen, menant la *Luftflotte* 2, ainsi que le *Vizeadmiral* Wilhelm Meendsen-Bohlken, commandant la marine allemande en Italie. Deux points principaux furent abordés : les mesures à prendre dans l'hypothèse d'un débarquement allié près de Rome ainsi que l'attitude à adopter en cas de défection de l'allié italien. Meendsen-Bohlken se plaignit de son manque d'effectifs. Il lui faudrait un préavis de quarante heures minimum pour déclencher l'opération « Achse » (la neutralisation des forces armées italiennes) et demander l'appui de la Heer et de la Luftwaffe pour empêcher la flotte italienne de passer à l'ennemi. De son côté, von Richthofen signalait que sa *Luftflotte* ne disposait pas d'avions capables d'effectuer pareil type de mission. Le lendemain, alors que Meendsen-Bohlken transférait son QG à Frascati, il apprit la capitulation transalpine et, après avoir inventorié ses maigres forces, fit aveu d'impuissance. Il n'avait pas assez de navires et de torpilles pour intercepter les navires de la Regia Marina qui appareillèrent pour se rendre aux Britanniques à Malte. Von Richthofen décida alors de faire intervenir depuis Istres les Do 217 du III./KG 100 disposant de bombes planantes capables de frapper de puissants navires. Le cuirassé *Roma* fut ainsi envoyé par le fond tandis que la KG 26 fut engagée contre les convois naviguant vers Salerne, perdant quatre He 111 le 8 [voir encadré ci-dessus] ainsi qu'un He 111 et cinq Ju 88 le 9.

Les opérations à l'encontre des navires alliés se poursuivirent mais durent s'essouffler en raison des sérieuses pertes. La KG 26 allait désormais souvent combattre en collaboration avec la KG 100 et d'autres unités de bombardement. Cependant, grâce aux déchiffrages d'Ultra, les attaques furent très souvent éventées. Ce fut le cas le 4 octobre, lorsque la KG 100, en collaboration avec les Heinkel 111 des I. et III./KG 26, quitta Istres pour attaquer près du cap Ténès un convoi dont la protection était confiée à des P-39 du GC 3/7 français (le « Roussillon »). Selon D. et A. Decot : « L'adjudant Gabriel Mertzisen et le sergent-chef Albert Le Bras arrivèrent les premiers sur le convoi qui passait à ce moment au large du cap Ténès. La formation ennemie annoncée, forte d'une vingtaine de Do 217 et de He 111 ne tarda pas à apparaître. Elle piqua droit sur les bateaux. Les deux pilotes de chasse attaquèrent tout de suite, malgré le feu nourri des mitrailleurs ennemis. Un Do 217 tomba en flammes ». Deux He 111 furent également abattus. Malgré l'absence de surprise, le cargo *Fort Fitzgerald* atteint par un missile antinavire Hs 293 coula. Deux autres navires, les *Samite* et *Hiram S. Maxim*, furent durement touchés.



▲ Sur le terrain de Salon-de-Provence, un He 111 de la 1./KG 26.

▶ L'*Oblt.* Heinz Jente, *Staka* de la 2./KG 26, reçut la *Ritterkreuz* le 19 octobre 1943.

◀ Le *Major* Klaus-Wilhelm Nocken était un membre de l'aéronavale avant-guerre. *Staka* de la 7./KG 26, il avait pris part aux attaques de convois dans le nord. Abattu le 9 novembre 1942, il revint à l'unité et reçut la *Ritterkreuz* le 29 octobre 1943. Peu après, il mena le IV./KG 26, l'unité école de la *Geschwader*.

Le 19 octobre, l'*Oblt.* Heinz Jente, *Staka* de la 2./KG 26, reçut la *Ritterkreuz*. Il avait plus de cent vols de guerre à son actif et était crédité de plusieurs navires coulés/endommagés. Jente, ex-officier des *Panzer* avant-guerre, avait été rapidement entraîné comme pilote. Il avait opéré sur l'Écosse et les convois en Norvège, avait été abattu en mer à deux reprises (4 juillet 1942 et 19 juillet 1943) mais était toujours revenu à l'unité.

Le 21 octobre, le convoi KMS 28 fut attaqué près des côtes d'Afrique, les bombardiers étant attendus par les No 153 et 345 Sqn. Le cargo britannique *Saltwick* fut envoyé par le fond par la KG 100 tandis que le *Titive* américain fut coulé par la KG 26 qui déplora au moins deux pertes. Un des He 111 H-11 était piloté par le *Hptm.* Walter Hildebrand de la 3./KG 26 qui servait à la « Löwengeschwader » depuis la Pologne. On ne connait pas son palmarès mais il dut être appréciable puisque Hildebrand reçut la *Ritterkreuz* à titre posthume (le 6 avril 1944).

▶ Junkers Ju 88 de la KG 26 sur un aérodrome italien (Grosseto ?) ayant été sévèrement bombardé.

◢ Décollage d'un Ju 88 de la *Geschwader* armé de deux torpilles. On admirera les surfaces inférieures camouflées de spaghettis à l'instar des parties supérieures du fuselage.

Le 29 octobre, ce fut au tour du *Major* Klaus-Wilhelm Nocken, *Kommandeur* du III./KG 26, de recevoir la *Ritterkreuz*. Spécialiste des torpilles et un des piliers de la création de la *Torpedoschule* de Grosseto, il était un officier compétent et apprécié. Son palmarès reste également méconnu à ce jour.

Le 6 novembre, un important convoi, le KMF 25/A, atteignit les côtes algériennes au départ de la Clyde. Bénéficiant d'une escorte de onze (!) destroyers de l'US Navy, il rassemblait quatorze navires américains, quatre britanniques, quatre néerlandais et un norvégien. L'attaque débuta au large de Bougie, au cap Bougaron, la Luftwaffe ayant pu rassembler dix-sept He 111 et Ju 88 torpilleurs des I. et III./KG 26 ainsi que huit Do 217 du III./KG 100. Trois Ju 88 et trois He 111 de la KG 26 furent perdus. Trois navires furent coulés : un néerlandais, le *Marnix van St Aldegonde*, et deux américains, les *Santa Elena* et *Beatty*. Cependant, dans la cohue, il est difficile de préciser qui fut victime de torpilles ou de bombes planantes (l'équipage du *Marnix* signala avoir été torpillé).

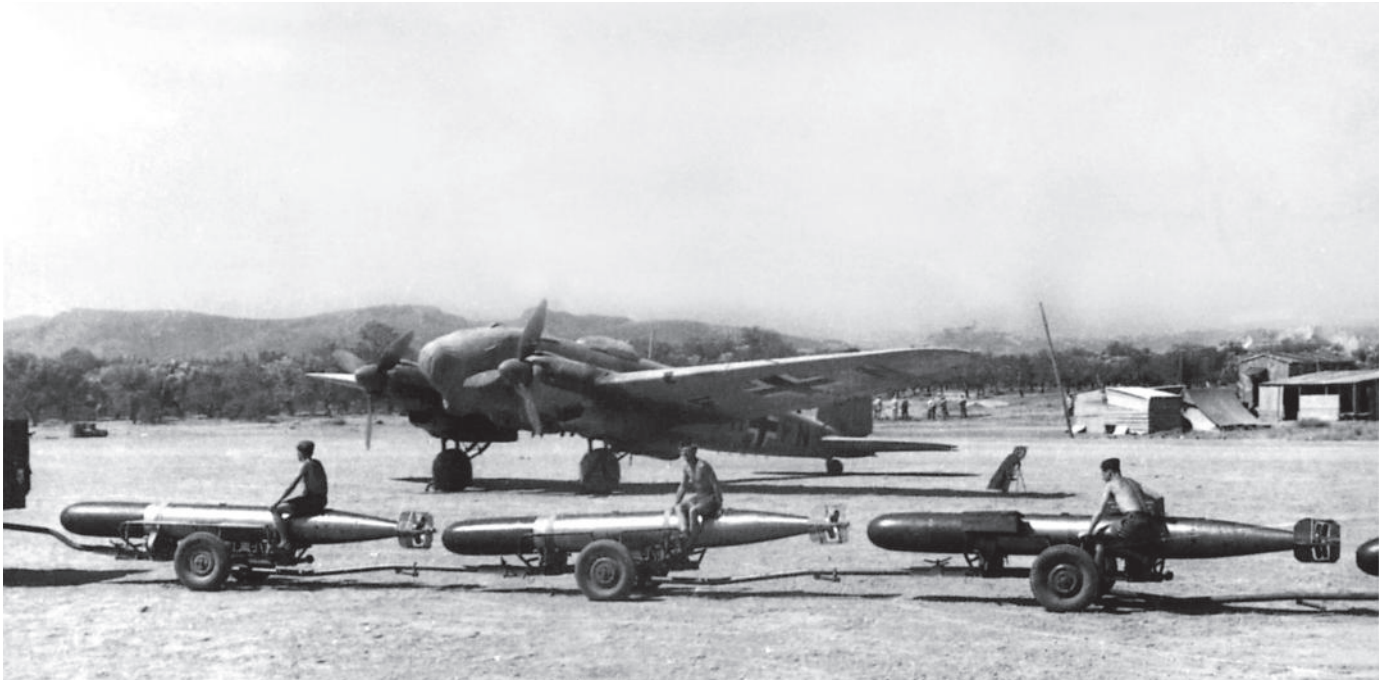
Le 11 novembre, nouvelle attaque au large d'Oran, visant cette fois le convoi KMS 31. Seize Do 217 du III./KG 100 appuyèrent vingt-trois He 111 du I./KG 26 et dix-sept Ju 88 du III./KG 26. L'escorte de chasse de huit appareils, probablement bien au fait, ainsi qu'une DCA nourrie causèrent la perte de six Heinkel et deux Junkers. En dépit de la puissante défense, les cargos britanniques *Birchbank* et *Indian Prince* ainsi qu'un cargo belge, le *Carlier*, furent coulés. Le pétrolier français *Nivôse* frappé par une torpille sombra peu après.

Le 12 novembre, le *Hptm.* Ewald-Günther Trost reçut la *Ritterkreuz*. À ce moment-là, il servait à la 12./KG 26 mais cette décoration visait à récompenser les quelque cent vols de guerre et les missions de celui qui, peu avant, était le *Staka* de la 9./KG 26 (et un vétéran du K.Fl.Gr. 506). On relève que Trost était né en 1911 près de Thionville dans une Lorraine alors allemande.

Le 16 novembre, un bombardement massif d'Istres détruisit deux He 111 du I./KG 26 tout en en endommageant quatorze autres. Vu ces pertes au sol et en combat, la KG 26 dut être temporairement retirée des opérations et on ne connaît que quelques rares incidents en décembre.

Bilan de sept mois de combat au départ de la France (juin-décembre 1943)

Après avoir été décimée (si pas quasiment anéantie) lors des combats d'Afrique, la KG 26 repliée en France et réduite à deux *Gruppen* à la suite du départ du II./KG 26 en Allemagne allait de nouveau être engagée dans des combats désespérés tout au long de la seconde moitié de 1943. L'unité de torpilleurs allait en effet affronter deux débarquements (Sicile et Salerne) tout en continuant à attaquer des convois et à mener continuellement des missions de reconnaissance ou de harcèlement (*Störangriffe*) de jour comme de nuit. Cela tandis que ses aérodromes étaient régulièrement bombardés et que les missions étaient souvent éventées par Ultra. Contraints de

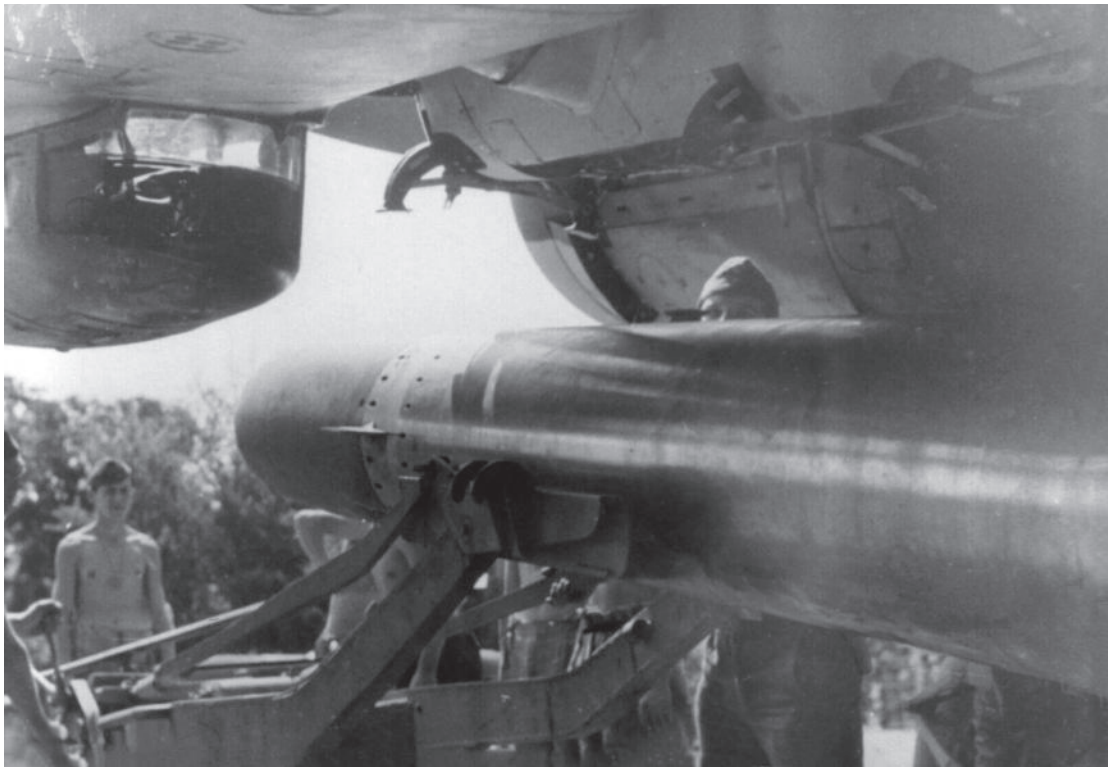


se rapprocher des navires pour larguer leurs torpilles au plus près, les bimoteurs de la « Löwengeschwader » étaient plus vulnérables à la mortelle DCA des bâtiments que les Do 217 de la KG 100 lançant de plus loin leurs bombes planantes. Capturé le 18 septembre, un équipage du I./KG 26 déclara que le *Gruppe* avait perdu 26 équipages depuis août. Le relevé des pertes permet de dire que 53 He 111 et 34 Ju 88 furent détruits de juin à décembre 1943 dans les combats, accidents ou bombardements. Soit, de nouveau, l'équivalent des deux *Gruppen*. Malgré cette constante hémorragie, cadres et équipages continuaient à faire leur devoir avec abnégation.

EN MÉDITERRANÉE (JANVIER-JUIN 1944)

En dépit de ses pertes, la KG 26 réduite à deux *Gruppen* poursuivit sans discontinuer ses missions au départ du sud de la France. Le 4 janvier 1944, un Ju 88 s'abattit près de Palma probablement lors d'une reconnaissance. Le 10 janvier, dans une attaque lancée sur un convoi, deux Ju 88 et deux He 111 furent perdus pour un résultat probablement décevant, comme le souligna le rapport d'interrogatoire de deux équipages [voir encadré]. Les prisonniers ne dissimulèrent pas l'importance de leurs pertes. Ainsi, selon eux, le III./KG 26 devait supporter la disparition d'environ six appareils à chaque sortie, cela à la suite du manque d'expérience des jeunes équipages. Le I./KG 26 rassemblait à ce moment-là 15 équipages opérationnels, dix autres à peine arrivés étaient en cours d'entraînement. Lors de chaque sortie du I./KG 26, les pertes auraient été de 33 % et, après deux attaques, on retirait temporairement le *Gruppe* des combats pour le remettre vaille que vaille en état.

« Train » de torpilles destiné aux He 111 de la 2./KG 26. Chaque engin pèse 812 kg et peut filer à 40 nœuds sur 2 000 m. (E-N Archives)



Des torpilles sont accrochées au ventre d'un Ju 88 de la « Löwengeschwader ».

Interrogatoire de deux équipages abattus au nord-est d'Oran le 10 janvier 1944 (extraits)

APPAREILS : Ju 88 A-4c codé AH + ET de la 9./KG 26, Montpellier ; He 111 H-11 codé 1H + BH de la 1./KG 26, Salon-de-Provence.

Préambule. Au crépuscule du 10 janvier, un convoi allié naviguant vers l'est fut attaqué par des avions torpilleurs de la KG 26 à peu près au nord de Mostaganem. Deux équipages tombés en mer furent sauvés. L'intention de l'adversaire était d'envoyer quatre vagues de bombardiers, deux de chaque groupe, en un court laps de temps mais les deux formations du troisième groupe furent dispersées par des Beaufighter et n'atteignirent jamais le secteur.

BRIEFING. Le convoi avait été repéré précédemment par la 1.(F)/33. Le briefing d'attaque eut lieu à Salon pour les He 111, celui de Montpellier pour les Ju 88 aurait été complémentaire. Le *Hptm.* Müller, le *Kommandeur* à Salon, signala que le convoi rassemblait 40 cargos avec quatre à six navires d'escorte. Une opposition de chasse était prévisible venant de la côte africaine mais sans connaître son importance. Le secteur devait être adéquatement couvert de nuages. Les Ju 88 suivraient les Heinkel.

VOL. Les deux *Gruppen* décollèrent vers 15h00. Les Ju 88 volaient en deux formations menées par les *Oblt.* Marsoth et Ettel, deux officiers avec dix vols de guerre à leur actif, comptant parmi les plus expérimentés du *Gruppe*. Le *Staka*, le *Hptm.* Wissborn, chef peu compétent, volait dans la seconde vague. Les Ju 88 opéraient en formation à environ trente pieds sur la mer quand ils furent attaqués par l'arrière par deux Beaufighter. Le 1H-ET atteint à un moteur se crasha en mer. Les Ju 88 emportaient deux torpilles type FFW (avec tête blanche) accrochées à l'appareillage BV 10 mais aucun réservoir supplémentaire. Le pilote déclara que l'on ne pouvait emporter lors de ces longs vols des torpilles « Pisich » en raison de leur poids.

Les He 111 volaient également en deux formations, les sept premiers étant menés par le *Hptm.* Wellstein et les six autres par le *Hptm.* Leicht. La première vague volait à environ quatre kilomètres en avant de la seconde. Les appareils volèrent parallèlement à la côte espagnole à 150 pieds. Près de Carthagène, le groupe vira à 170° vers le convoi. Au cours de ce vol aller, un bimoteur, victime de problème, se posa en mer et, sur ordre, un autre reçut pour consigne d'orbiter sur les lieux. Peu après, à la suite d'un autre problème moteur, un Heinkel revint. Les deux formations se soudèrent alors sous les ordres du *Hptm.* Leicht.

ATTAQUE. Peu avant d'atteindre le convoi, les Heinkel virèrent à 360° pour arriver en profitant de l'obscurité de l'horizon. Les appareils se déployèrent. L'escorte émit un écran de fumée mais pas très effectif. L'approche fut cependant mal menée en raison du commandement assez faible du *Hptm.* Leicht. Le 1H + BH ainsi contraint d'effectuer une seconde attaque fut frappé par la DCA. On ne sait si les torpilles furent effectivement larguées. Le pilote mit le cap sur le Maroc espagnol mais fut de nouveau atteint par un obus. L'appareil fut posé en mer et, après trente heures sur son canot, l'équipage toucha terre et fut capturé.

NOTES DE L'AUTEUR :

- Deux aviateurs de l'équipage du He 111 posé près de Palma moururent d'hypothermie.
- Le *Kommandeur* Joachim Müller, un ancien de l'unité qui avait été blessé en 1941 sur la Baltique, survécut à la guerre.
- Le *Hptm.* Walter Wellstein, *Staka* de la 3./KG 26, fut tué le 24 janvier 1944 sur Anzio-Netttuno.
- Le *Hptm.* August Leicht, observateur et *Staka* de la 2./KG 26, fut tué sur Anzio le 12 février 1944.
- Le 1er février 1944, l'équipage du *Lt.* Hans-Joachim Ettel, abattu près de l'Afrique par un Beaufighter, fut capturé.
- Le *Staka* de la 9./KG 26, le *Hptm.* Josef Wissborn, fut tué sur la Méditerranée le 23 janvier 1944.

Malgré cette hécatombe, le haut commandement continuait à placer de grands espoirs dans les avions torpilleurs. Les prisonniers de guerre déclarèrent que le He 111 H-11 était dépassé. On attendait l'arrivée du Ju 188 qui devait remplacer les Ju 88 et He 111.

Durant la décade 11-21 janvier, on ne relèverait que quelques incidents sans trop de gravité. Tout changea le 22 janvier lorsque les Alliés déclenchèrent l'opération « Shingle », le débarquement à Anzio-Nettuno. Les 23 et 24, les deux *Gruppen* de la KG 26 subirent chacun une perte en combat. Cependant, la nuit du 24-25 janvier, pas moins de huit Ju 88 du III./KG 26 ne revinrent pas de Nettuno. Et, dans les semaines qui suivirent, les pertes furent conséquentes [voir encadré]. Le 15 février, un rapport allié soulignait cet état de fait : « Le débarquement d'Anzio a surpris l'ennemi au moment même où les derniers groupes de Ju 88 venaient de quitter l'Italie du Nord. Le commandement s'est efforcé de regrouper ses forces aériennes en Italie. Au total, pour appuyer les attaques dirigées contre la tête de pont et contre la navigation alliées, l'ennemi n'a pu

concentrer que des effectifs insuffisants de chasseurs et de bombardiers. Cent six à cent vingt chasseurs représentant à peine quatre groupes sont basés dans les régions de Viterbe, Orvieto et Sienne tandis que, venant de Bordeaux, du Midi méditerranéen français et de la plaine du Pô, deux cent cinquante bombardiers environ participent aux opérations. Ces chiffres mettent en évidence la faiblesse des disponibilités ennemies dont les chasseurs sont retenus pour la défense du territoire allemand et dont les groupes de bombardiers sont réservés pour d'autres opérations ou sont en cours de rééquipement. Les deux groupes de torpilleurs de la KG 26 sont toujours basés dans le Midi de la France : le I./KG 26, doté de trente He 111, à Salon et Istres/La Jasse et le III./KG 26, fort de trente Ju 88, à Montpellier et Istres/Les Chanoines. Ces deux groupes ont fait preuve d'une grande activité contre la flotte d'invasion alliée à partir du 24 janvier. Le II./KG 100 est signalé dans le Midi de la France. Aux appareils des KG 26 et 100 se joignent des He 177 du II./KG 40 basé à Bordeaux. Au total, l'ennemi, pour lutter contre la flotte d'invasion alliée en Méditerranée et après avoir regroupé ses forces, ne dispose que de deux cent soixante bombardiers et torpilleurs, cent quarante étant basés dans le Midi de la France et cent vingt en Italie du Nord. L'insuffisance de ces effectifs est aggravée par l'abstention des bombardiers basés en Italie du Nord lors des principales attaquées déclenchées contre la navigation alliée ».

Pour faciliter ces attaques sur la tête de pont alliée, une base avancée fut mise sur pied à Piacenza (Plaisance). Cependant, le ravitaillement étant devenu très aléatoire, les torpilles manquaient régulièrement. Les équipages de la KG 26, qui s'étaient spécialisés dans le lancement de torpilles, durent dès lors souvent opérer de nuit avec des bombes – d'où un manque d'efficacité…

Si Ultra continuait à décrypter les messages et avertissait des attaques allemandes, les pertes de la « Löwengeschwader » sur la tête de pont furent relativement limitées. Probablement en raison du fait que les bombardements et attaques à la torpille se faisaient sous couvert de l'obscurité. Mais, comme le mentionne le rapport allié précité, la KG 26 et les autres unités de bombardiers devaient concomitamment attaquer les convois en haute mer, ses appareils étant dès lors plus vulnérables [voir encadré].

En bas : Un Ju 88 emportant deux torpilles tout en bénéficiant de l'apport de deux fusées d'appoint accrochées aux ailes pour faciliter le décollage.

▼ Sur la base de Montpellier au cours de l'automne 1943, un Junkers Ju 88 A-4 du III./KG 26 est paré au décollage avec ses deux LT F5B accrochées sous le ventre. (Coll. C. Goss)

INTERROGATOIRE D'UN ÉQUIPAGE ABATTU À NETTUNO LE 26 JANVIER 1944 ET RAPPORT SUR DES ÉQUIPAGES ENGAGÉS DANS UNE ATTAQUE DE CONVOI LE 1ER FÉVRIER 1944 (EXTRAITS)

APPAREIL JU 88 A-4 (T) CODÉ 1H+CS DE LA 9./KG 26, MONTPELLIER.

Cet équipage de la 9./KG 26 emprunta un avion de la 8. *Staffel*, le sien n'étant pas en état de vol. Il fut « briefé » par le *Kommandeur* Klaus-Wilhelm Nocken et décolla à 14h00 avec onze autres appareils pour attaquer des navires à Nettuno. La côte fut atteinte près de Livourne puis l'appareil vira, passant à l'est de Rome et arrivant sur l'objectif par la terre. L'observateur largua les deux torpilles F5W mais ne put observer le résultat vu l'importante DCA et la tombée de la nuit. Un moteur fut atteint par un obus et le pilote posa la machine sur le ventre. Il déclara avoir eu du mal à approcher les navires au vu de la bonne défense. Cet équipage avait mené douze attaques à la torpille contre des bateaux.

I./KG 26

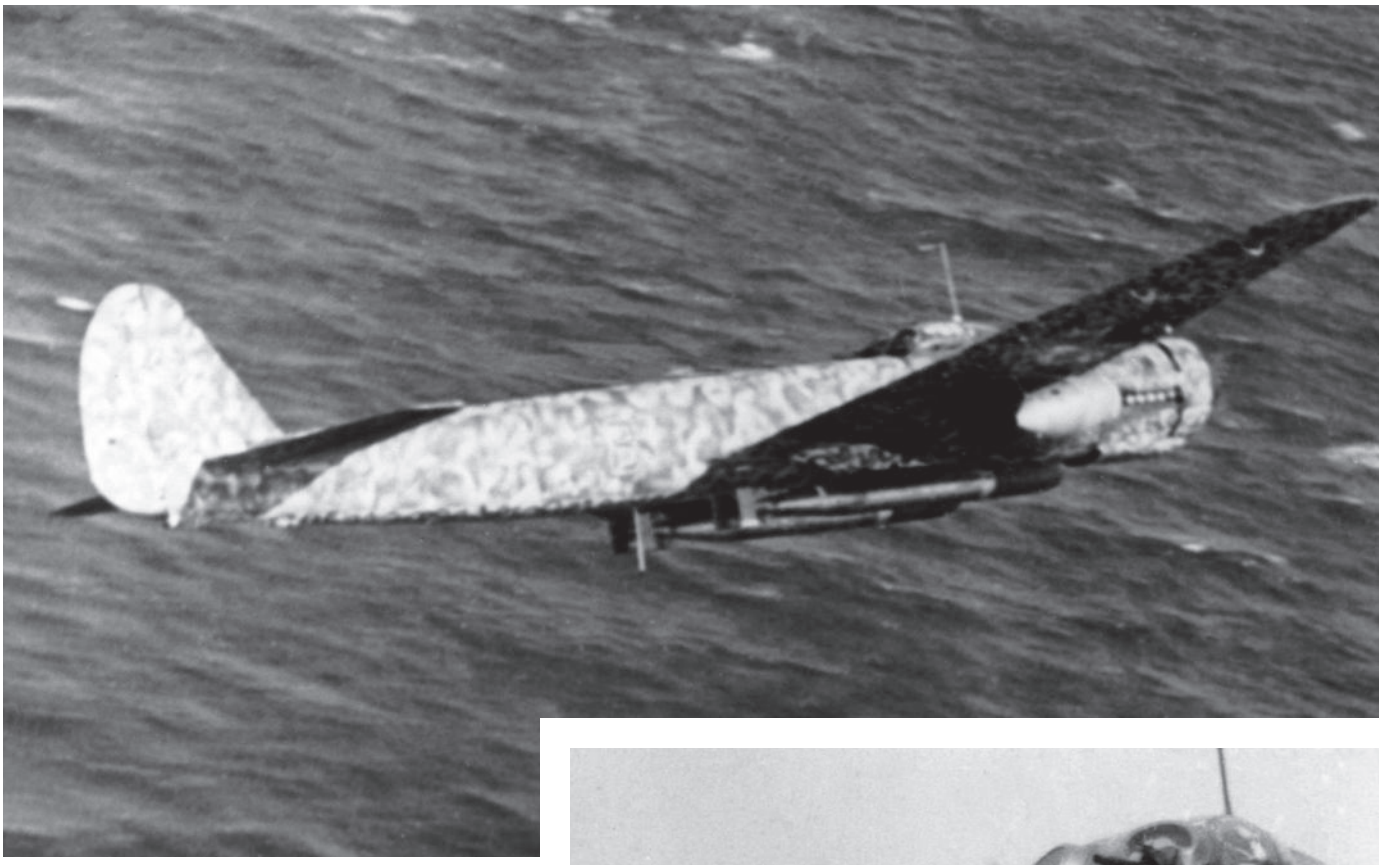
On se souviendra que 40 appareils de ce *Gruppe* prirent part à l'attaque à la torpille près d'Alboran en août 1943. Seuls 13 furent disponibles en janvier 1944 et seulement 15 le 1er février en dépit de l'arrivée de nouveaux équipages. On estime donc que le *Gruppe* ne dispose plus que d'une dizaine d'avions et d'équipages. Parmi les pertes récentes en personnel : le *Hptm.* Helmut von Rabenau (précédent *Kommandeur*), l'*Oblt.* Meyer (*Staka* de la 2./KG 26), le *Hptm.* Walter Hildebrand (*Staka* de la 3./KG 26) et son successeur, le *Hptm.* Walter Wellstein, ainsi que le *Fw.* Walter Rathert abattu le 19 janvier. Il faut ajouter l'*Uffz.* Paul Möller et son équipage. Le dernier équipage expérimenté est celui de l'*Ofw.* Richard Hilland, un autre ex-pilote, l'*Oblt.* Andres, serait à Blankensee comme instructeur au IV. *Gruppe*.

III./KG 26

Le *Gruppe* de Montpellier disposerait encore de 25 équipages. Lors des récentes attaques sur le secteur de Nettuno, l'*Oblt.* Werner Konrad admet qu'une dizaine d'équipages fut perdu tandis que seuls un croiseur et un cargo furent atteints.

NOTES DE L'AUTEUR :

- L'équipage de l'*Ofw.* Richard Hilland fut porté disparu le 30 mars sur la Méditerranée.
- On ne sait identifier le *Staka* Meyer.
- L'*Oblt.* Werner Konrad fut capturé le 26 janvier.



Spectaculaire vue d'un Ju 88 partant en mission.

Sur la gauche de ce cliché se tient l'*Obergefreiter* Fritz Hermesmann (*Bordführer*) de la 9./KG 26. Expert des attaques à la torpille, il avait déjà été abattu en juin 1943 à bord d'un bombardier torpilleur He 111 H-6 mais s'en sortit indemne. Il fut capturé le 18 juin 1944, lorsque son Ju 88 A-17 *WNr. 801371*, codé 1H+LT, fut descendu par la DCA ennemie entre Cherbourg et l'île de Wight. (Coll. C. Goss)

Brevet de remise à un pilote de la barrette en bronze (signé par le *Kommodore* Klümper).

Verleihungsurkunde

Im Namen des
Oberbefehlshabers der Luftwaffe
verleihe ich dem

Obergefreiten Egon Wagner

7./ Kampfgeschwader 26

die

Frontflug-Spange für Kampfflieger
in Bronze

Gef.- Stand, den 18. 3. 1944

Klümper

Oberstleutnant u. Geschwaderkommodore.

Le 10 mars, les Ju 88 des *Stab*/KG 77 et I./KG 77 gagnèrent Orange-Caritat tandis que le III./KG 77 s'établissait à Salon pour appuyer les éléments d'une KG 26 devenant exsangue.
Début avril, le I./KG 26 fut retiré des opérations. Le *Gruppe* avait combattu sans discontinuer depuis octobre 1939 et, fin mars, ne rassemblait plus que douze équipages (*Kommandeur*, *Stabsstaffel* et *Stakas* inclus !) alors que, pourtant, il avait été continuellement alimenté et renforcé par des apports en personnel. Le *Gruppe* gagna Grove via l'Allemagne, ses membres devant bénéficier d'une permission. Le 15 avril, au moins neuf de ses He 111 H furent détruits dans un mitraillage de l'aérodrome de Flensburg. De toute façon, le Heinkel était dépassé comme torpilleur et le I./KG 26 aurait dû se reconvertir sur Ju 88 depuis bien longtemps. Bien que peu d'auteurs le signalent, il semblerait que le I. *Gruppe* fut dissous de manière informelle, continuant à exister sur le papier mais vidé de sa substance, ses pilotes passant en école sur monomoteurs, le reste du personnel étant dispersé dans diverses unités. On trouve encore un Ju 88 du I./KG 26 abattu erronément par la Flak le 18 mai au Felj Fjord puis plus rien durant des semaines. Son *Kommandeur*, le *Hptm.* Joachim Müller, demeura néanmoins officiellement en poste jusqu'au 20 juillet 1944. Et le FBK, le personnel technique du *Gruppe*, serait resté dans le sud de la France pour assister les autres mécaniciens.
Du début de 1944 au début d'avril, la KG 26 (réduite à deux *Gruppen*) avait perdu quelque 35 He 111 et Ju 88 sur le front (combats et accidents).
Le III./KG 26 demeurait ainsi le seul *Gruppe* de la « Löwengeschwader » présent dans le sud de la France. Le 6 avril, l'*Oblt.* Josef Peters, *Staka* de la 9./KG 26, observateur et ancien du K.Fl.Gr. 506, se vit décerner la *Ritterkreuz*. Comme pour bien des détenteurs de la Croix de chevalier d'unités de bombardiers, son palmarès est peu détaillé. Il aurait en tout cas, à tout le moins, effectué plus de cent vols de guerre et pris part à l'envoi par le fond de plusieurs navires (sans autre précision). Peu après, Peters demandait à être entraîné comme pilote. Cependant, il ne put achever son stage et finit la guerre dans une unité parachutiste.
Le III./KG 26 passa progressivement sur Ju 88 A-17, lançant quelques attaques sur des convois. Cependant, il se serait surtout consacré à des *Bewaffnete Aufklärungen*. Lors de ces missions, le III./KG 26 perdit 13 appareils en avril-mai 1944 (dont plusieurs au large d'Alger).

In nie erlöschender Liebe
und zum steten Gedenken an unseren
lieben Sohn, Bruder und Bräutigam
Uffz. Heinz Sowinski
Bordfunker, Inh. versch. Kriegsauszeichn.
Geb. am 12. 7. 1922 in Mühlheim/Ruhr
Den Fliegertod gest. am 11. 5. 1944. Er
ruht in Spanien (Insel Jpiza).
Die Lüfte hast Du kühn bezwungen
Und hast Dich nie vorm Tod gescheut –
Im Tode hast Du Dir errungen
Ein Leben, das Dich ewig freut.
Seh'n wir in Lüften Flieger schweben,
So denken wir in Liebe Dein!
Du flogst dahin – ins ew'ge Leben,
Du flogst dahin – ins ew'ge Sein!
Du bist nicht tot – Du lebst als Sieger:
Du flogst zu Gott und lebst dort fort . .
Du bist nicht tot, Du toter Flieger!
Du flogst zum höchsten, schönsten Ort!
„Treue seinem Gott und Vaterlande bis
in den Tod" waren seine Jdeale.
O Herr, gib ihm die ewige Ruhe!
Vater unser. Ave Maria.

▲ Le 11 mai 1944, le III./KG 26 perdit sept Ju 88 dont le 1H+ER (7./KG 26) engagé sur Alger. Le bimoteur tomba en mer près de Formentara. Un aviateur revint à l'unité. Parmi les trois tués, l'observateur Heinz Sowinski.

Bilan des combats en Méditerranée au cours des cinq premiers mois de 1944

La liste de pertes officielle renseignerait celle de 46 appareils en combat. Cependant, en 1944, elle est notoirement incomplète puisqu'elle ne mentionne pas les pertes purement matérielles. On pourrait dès lors porter ce chiffre à 50 ou 55 machines, soit à nouveau l'équivalent des effectifs de deux *Gruppen*. Les ponctions en hommes et en avions furent donc de nouveau colossales pour des succès de plus en plus rares. Mais, face à la puissance adverse, les torpilleurs devaient continuer à mener des missions quasiment suicidaires. ✦

▲ L'*Oberstleutnant* Werner Klümper, officier de la KG 26, immortalisé en août 1943. À la fin de ce mois, il fut décoré de la *Ritterkreuz*. (Coll. C. Goss)

5 FACE AUX DÉBARQUEMENTS !

LE II./KG 26 EN ALLEMAGNE ET MER NOIRE (JUIN 1943-MAI 1944)

En juin 1943, le II./KG 26 avait été retiré du front méditerranéen pour se reconvertir sur Ju 88 à Grossenbrode et Eichwalde. La longueur de ce stage devait s'expliquer par le manque d'appareils. En septembre 1943, un prisonnier du I./KG 26 avait même déclaré : « La rumeur prétend que les avions du II./KG 26 ne sont pas disponibles et que les équipages sont affectés aux travaux des champs ».

Finalement, les avions arrivèrent et l'entraînement débuta, des stages de largage de torpilles étant organisés à l'école de Riga. Comme dans tout centre d'instruction, des accidents parfois mortels eurent lieu. Grâce à l'interrogatoire d'un équipage capturé, on en sait plus sur l'entraînement de ce *Gruppe* [voir plus loin]. En avril, quinze équipages de la 4./KG 26 qui devaient être considérés comme opérationnels furent détachés à Focsani-Zilistea en Roumanie pour voler sur la mer Noire en protection des navires évacuant les troupes germano-roumaines de Crimée. Des patrouilles furent quotidiennement lancées mais les engagements auraient été rares. Aucun appareil n'aurait été perdu et, le 15 mai, via Munich, la 4./KG 26 revint à Grossenbrode.

Le 7 juin 1944, le II./KG 26 regagna la France, s'installant à Valence et Montélimar. Et pour cause…

LES II. ET III./KG 26 DANS LE DÉBARQUEMENT DE NORMANDIE (JUIN-JUILLET 1944)

Le 6 juin fut le jour d'« Overlord », le débarquement allié en Normandie. La Luftwaffe, très faible sur le front normand, devait être renforcée. En hâte, l'OKL, qui n'avait plus de réserves, appela à l'aide le III./KG 26 basé à Montpellier. Son *Kommandeur*, le *Major* Ernst-Heinrich Thomsen, fit remarquer que son unité était incapable d'opérer de jour face à une telle masse de chasseurs. Le message fut bien reçu en haut lieu et ce fut en soirée du 6 que vingt-cinq Ju 88 quittèrent Montpellier pour couvrir les quelque 900 kilomètres les séparant de leur nouveau théâtre d'opérations. À l'approche de la Normandie, des chasseurs ennemis furent rencontrés et les bimoteurs perdirent encore plus d'altitude, volant parfois au ras des arbres. Une fois sur la baie de Seine, les pilotes allaient – tout comme leurs camarades – être surpris par le nombre de navires. Il y avait pléthore de cibles mais, avec les chasseurs alliés à leurs trousses, les équipages allemands n'eurent guère l'occasion de choisir le bâtiment le plus « intéressant ». La plupart largua donc les torpilles au petit bonheur la chance avant de se poser à Rennes pour effectuer le plein de carburant. La nuit étant largement tombée, les bombardiers repartirent sous couvert de l'obscurité pour Montpellier. Il semble que leurs pertes aient été relativement faibles (un Ju 88 abattu au large de Barfleur). Le pilote français Pierre Clostermann assista probablement à cette attaque : « C'est un cauchemar. La nuit est sombre avec des nuages bas. Dans l'ombre circulent sans se voir des centaines d'avions aveuglés par les incendies qui font rage de Vierville à Isigny. La bataille semble féroce dans ce secteur. Sur les plages, la mer déchaînée balaie les débris calcinés de péniches de débarquement, illuminés par les départs des batteries implantées sur le sable. Tous les pilotes se concentrent sur leur PSV et cherchent surtout à éviter les collisions. Une cinquantaine de Junkers 88 – la première apparition en force de la Luftwaffe – en profite pour bombarder en piqué, un peu au hasard, les concentrations d'hommes et de matériel qui se pressent dans l'étroite bande de terre de la tête de pont ». Des torpilleurs étaient de la partie.

À plusieurs reprises, les Ju 88 des II. et III./KG 26 furent appelés sur la Normandie pour attaquer la flotte d'invasion. On peut donner une liste approximative de ces interventions en se basant sur les pertes connues :

- Le 7 juin, le *Kommandeur* du III./KG 77, le *Major* Eberhard Stüwe, fut abattu et tué sur la baie de Seine. Le 6 septembre 1939, alors qu'il volait à la 4./KG 26, il avait été abattu par un PZL polonais en territoire ennemi et dut se cacher en attendant l'arrivée de ses troupes. Le 8 mai 1941, il avait été de nouveau abattu lors d'un raid sur Suez mais avait pu être sauvé. Blessé en URSS le 1er septembre 1941, il avait alors pris la tête de la 5./KG 26. Le 10 septembre 1943, il avait été promu *Kommandeur* du III./KG 77. La *Ritterkreuz* lui fut décernée à titre posthume le 5 septembre 1944.
- Le 12-13 juin, deux Ju 88 A-17 et un A-4 des 8. et 9./KG 26 furent portés disparus lors d'une attaque de navires dans la baie de Seine.
- Le 14-15 juin, deux Ju 88 (unité non précisée) furent perdus sur le secteur d'invasion, un troisième (III./KG 26) se posant en urgence près de Paris après avoir été atteint par la Flak (dégâts légers). Le *Lt.* Olaf Lübke, pilote à la 9./KG 26, a décrit son vol lors de cette nuit : « Route : Montpellier-vallée du Rhône-Lyon- Reims-canal de Dieppe. Sur l'objectif, puissante DCA comme on s'y attendait. Succès : un destroyer de la classe *Trible* coulé. [...] Retour via la même route sur Reims puis direction Bourges pour ravitailler. De nombreux chasseurs de nuit ennemis opèrent sur Bourges et sur les aérodromes proches.

Le *Fw.* et radio Karl Träger de la 4./KG 26 était un vétéran porteur de l'écu de bras de Crimée ainsi que de la barrette en or pour au moins 110 vols de guerre. Il fut le seul tué de son équipage lorsque son Ju 88 percuta la mer au cours d'un exercice de largage de torpilles dans le golfe de Riga.

Paré au combat : ce Junkers Ju 88 équipé d'un radar de recherche FuG 200 Hohentwiel, d'une torpille et d'un réservoir supplémentaire en ventral dispose de toute la panoplie nécessaire à une mission type de lutte antinavires.

Les Ju 88 du III./KG 26 basés dans le sud de la France furent requis sur la Normandie.

Zum steten Gedenken an unseren lieben Sohn, Bruder und Neffen

Franz Oberbacher

Unteroffizier u. Beobachter in einer Torpedo-Fliegerstaffel Inh. d. E. K. 2 und Beobachter-Abzeichens,

welcher vom 4. auf 5. Juli 1944 nach einem erfolgreichen Kampfeinsatz gegen die Invasionsflotte den Fliegertod durch Absturz im 23. Lebensjahr gefunden hat.

Herr Dein Wille geschehe.

Druck: Hans Bommer, Wiesbaden

Zum Andenken

an **Gefreiten in einer Torpedo-Staffel**

Pg. Friedrich Thalhammer

Inhaber des E. K. II und des Fliegerkampfabzeichens in Silber

Bindersohn in Gschwendt 11, Gebolfskirchen

welcher am 4. Juli 1944 nach erfolgreichem Kampfeinsatz im 20. Lebensjahre tödlich abgestürzt ist und dabei den Fliegertod fand.

Fern von der Heimat, in blutiger Schlacht,
Hab ich stets an euch gedacht.
In der Heimat sprach ich noch beim Geh'n:
Lebet wohl, lebet wohl, auf Wiederseh'n!
Ihr habt stets gehofft auf meine Wiederkehr,
Doch in die Heimat komm' ich nimmermehr.

Dein Grab im fernen Feindesland
Ist uns wohl eine schwere Pein,
Doch nimm dies Wort zum Unterpfand,
Dein Grab soll nicht verlassen sein.
Allabends, wenn die Glocken läuten,
Zieht liebend unser Geist dorthin
Und streut Dir betend Andachtsblumen
Aufs Heldengrab mit frommem Sinn.

Peham, Gebolfskirchen. 3558—44

Un long temps d'attente avant de se poser. Près du Creusot, nous subissons des tirs de notre Flak. Le lancement d'une fusée de reconnaissance la fait taire. Plus de carburant ! On ne peut toujours pas se poser à Bourges et on ne peut pas plus sauter car on est sur un territoire de partisans. Finalement, je me pose en catastrophe sur la petite piste en herbe d'Auxerre qui n'est pas éclairée. Il ne restait plus que vingt litres de carburant ! Au petit matin, on inventorie les dégâts. 5 %, soit des pales d'hélice froissées. Nous revenons par le train à Montpellier ».

- Le 18 juin, attaques en baie de Seine. Deux Ju 88 A-17 du III./KG 26 abattus par la DCA (un équipage capturé). Sur Cherbourg, un autre A-17, mais de la 6./KG 26, fut perdu.
- Le 22 juin, deux pertes au II./KG 26 et deux au III./KG 26. Un appareil percuta des lignes à haute tension près de Paris. Un équipage prisonnier.
- Le 4 juillet, perte d'un appareil de la 9./KG 26 sur la baie de Seine.
- Le 6-7 juillet, trois pertes du II./KG 26 dont une près de Jersey. Un pilote put revenir quoique blessé.
- Le 17-18 juillet, trois pertes des II. et III./KG 26 sur la baie de Seine.
- Le 25-26 juillet, un Ju 88 A-17 de la 6./KG 26 percuta la mer lors du largage de ses torpilles en baie de Seine en lien probablement avec un dysfonctionnement de l'altimètre. L'équipage fut fait prisonnier.
- Le 26-27 juillet, trois Ju 88 des II. et III./KG 26 ne revinrent pas de Normandie. Lors du vol retour, un quatrième de la 8./KG 26 dut se poser en urgence à 40 kilomètres de Limoges. Capturés par des maquisards, les aviateurs furent assassinés.
- Le 30-31 juillet, un Ju 88 de la 6./KG 26 percuta un ballon sur Barfleur. Son équipage fut capturé.

◤ **En haut à gauche :** Le 4 juillet 1944, le Ju 88 A-17 1H+YT de la 9./KG 26 fut porté disparu lors d'une attaque à la torpille de navires dans la baie de Seine. L'*Uffz.* Oberbacher en était l'observateur…

▲ **Ci-dessus :** ....et le *Gefreiter* Thalhammer, le mécanicien de bord. Bien qu'âgé seulement de 20 ans, il était déjà titulaire de la barrette en argent.

◥ Le *Hptm.* Ernst-Heinrich Thomsen porteur de la Croix de chevalier qu'il obtint le 24 octobre 1944.

◀ Des Junkers Ju 88 du III./KG 26 sont ravitaillés en essence.

Abattu le 22 juin 1944

Le *Hptm.* Ernst-Heinrich Thomsen, né le 18 janvier 1914, était depuis 1933 officier à la Kriegsmarine. Passé à l'aéronavale, il fut à l'AS/88 en Espagne. Dès 1940, il servait à la *Torpedoschule* avant de mener le K.Gr. 506 devenu III./KG 26. Il quitta ce commandement en juillet 1942 avant de le reprendre cinq mois plus tard. En octobre 1944, il prit la tête du *Gruppe Lufttorpedo in der Stab des Generals der Kampfflieger*. Ses fonctions ne l'empêchèrent cependant pas de prendre part à des missions périlleuses. Selon ses souvenirs :

« Nous étions basés à Montpellier. À la suite de nos actions répétées contre les navires anglo-saxons en Méditerranée, nos effectifs étaient largement décimés lorsque nous fûmes engagés contre la flotte de débarquement. Nous avons initialement volé au crépuscule, puis de nuit. Les missions effectuées au crépuscule étant trop coûteuses face à la supériorité en chasse de l'adversaire, nous volions désormais de nuit. Une attaque fut ordonnée en soirée du 22 juin. Chaque équipage décolla isolément. Nous opérions ainsi de manière autonome sur le secteur de combat. J'ai décollé à 22h00. Cap sur le Bordelais puis virage vers le nord, vers Brest et la zone d'opérations. La météo était mitigée. 4/10e de nuages avec leur base à 800 mètres. Une bonne vision grâce à la lune. En entrant dans le secteur, il y avait des navires partout mais surtout des bâtiments de guerre. Or, nous devions attaquer les cargos ravitaillant la tête de pont. Il nous fallut évoluer à basse altitude sur cette masse. Chacun tentait de repérer une cible. Avec l'observateur, je regardais vers l'avant pour ne pas passer sur un navire de ligne, le mécanicien de bord scrutait vers le bas et le radio vers l'arrière. Après dix minutes de vol sur la zone, la DCA se mit de la

partie comme si on nous attendait. Nous fûmes encadrés de plus en plus près par des explosions d'obus. Les fusées éclairantes nous éblouissaient, réduisant notre vision. Nous ne volions plus selon un plan établi. L'observateur et le radio nous tirèrent de ce mauvais pas et ce fut une chance d'avoir pu échapper à ce déluge de feu. Notre vol à basse altitude y était pour beaucoup. Nous avons alors effectué un second passage, cette fois en venant de la lune. La vision était bonne et nous avons aperçu un imposant cargo. Nous avons dû survoler un autre navire qui nous repéra et ouvrit le feu. Poursuivant notre course, nous avons largué les deux torpilles. La DCA se déchaînait mais je repartis en vol rasant. Nous sortîmes de cet enfer et je mis le cap sur Cognac où j'espérais me poser, me ravitailler et revenir à la base la même nuit. À la suite des nombreuses manœuvres évasives, aux virages et aux piqués, notre observateur était quelque peu désorienté. Il fit cependant ses calculs, identifia le cap vers Cognac et nous nous préparâmes à deux heures de vol. Je grimpai à deux cents mètres. Nous approchions de Cognac lorsque j'entendis un grincement dans la radio. Je demandai à mes camarades ce qui se passait, lorsque soudain nous vîmes des traçantes passer près de nous. Un chasseur de nuit ! Je voulus me lancer dans une manœuvre d'évasion mais les commandes ne répondirent pas. L'appareil était devenu incontrôlable. Par chance, le chasseur nous abandonna. Mon observateur me montra un point sur la carte. Nous étions à une quinzaine de kilomètres de Cognac. Un atterrissage de nuit ? Nous allions nous écraser. Je demandai l'avis de tous. Il fallait évacuer. Mes trois coéquipiers sautèrent par la trappe. J'hésitais à les suivre car mon parachute semblait abîmé. Je m'aperçus alors que je pouvais plus ou moins reprendre les commandes de l'avion allégé. Je le maintins dès lors en vol et poursuivis ma route encore pendant une heure. Finalement, je me décidai avec appréhension à quitter l'avion. À mon grand soulagement, la corolle du parachute se déploya ».

Le parachute de Thomsen se prit dans un arbre dans la région de Limoges. Alors qu'il pendait à ses suspentes, il fut entouré par cinq civils. Les prenant pour des partisans (ce qu'ils étaient peut-être), il sortit son arme mais le maire du proche village qui était présent « calma le jeu » et amena le pilote chez lui. Alors que l'épouse du maire lui préparait un repas sur le pouce, Thomsen contacta par téléphone le commandement allemand local qui vint le chercher avec un petit blindé. En remerciement, l'Allemand fit don de la toile de son parachute à l'épouse du maire. Par la suite, un comptable de la Wehrmacht lui envoya une facture. Tout aviateur était en effet responsable de son matériel et avait le devoir de le ramener coûte que coûte. Thomsen en fut ulcéré…

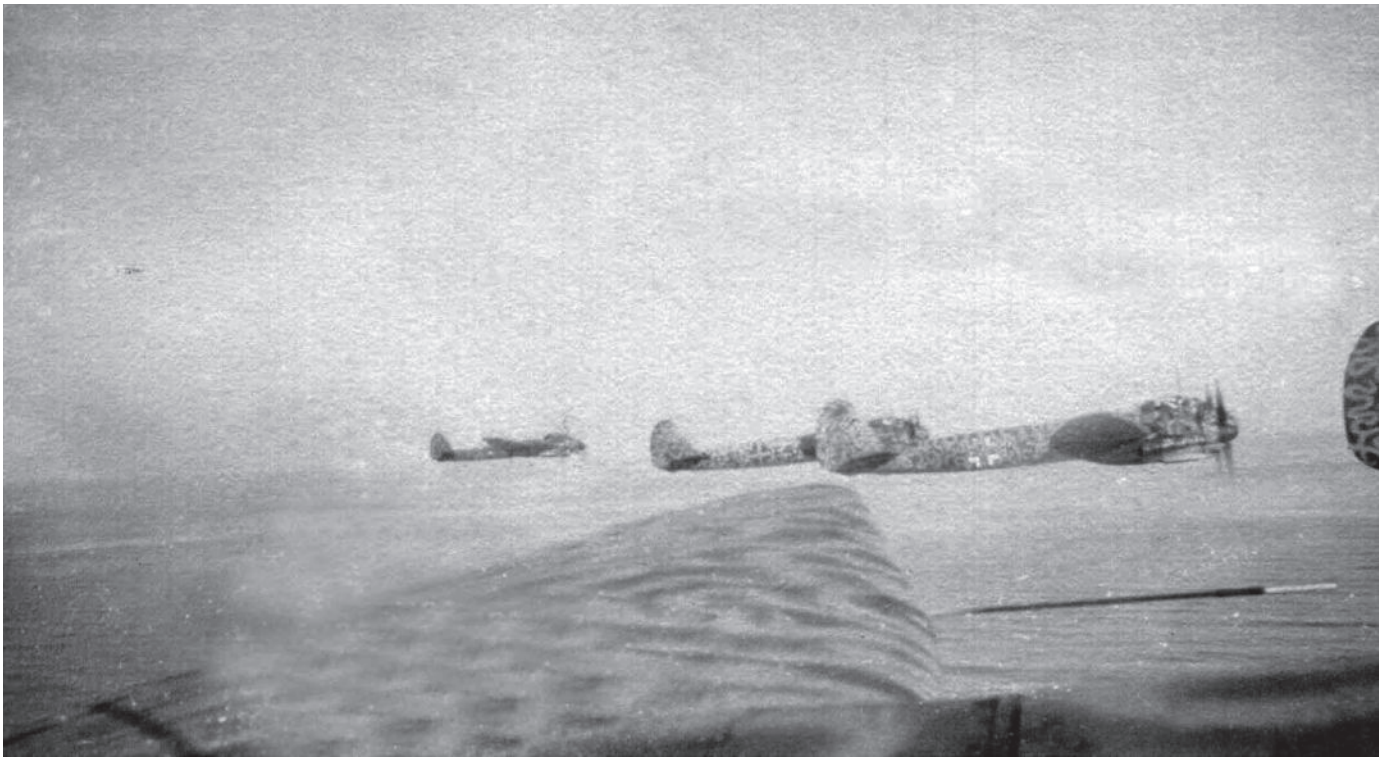
Bilan des combats sur la Normandie

L'engagement en catastrophe sur la Normandie des Ju 88 basés dans sud de la France fut un pis-aller confirmant la faiblesse de la Luftwaffe à la mi-1944. Malgré la distance et la supériorité aérienne anglo-saxonne, les II. et III./KG 26 ne perdirent « que » 21 appareils (chiffre pouvant être porté à 25). Ce fut dû au fait que, bien que ces attaques étaient annoncées par Ultra, elles eurent toutes lieu de nuit, ce qui réduisait les possibilités d'interception par la chasse alliée. Ainsi, même si elle évitait les saignées, la « Löwengeschwader » perdait continuellement des équipages et s'épuisait.

LES DERNIERS MOIS DE LA KG 26 EN FRANCE

Pendant que des équipages des deux *Gruppen* menaient ces longs vols de quelque 2 000 kilomètres (aller/retour) vers l'*Invasiongebiet*, les autres poursuivaient les missions sur la Méditerranée, principalement des reconnaissances armées. Lors de l'une d'elles, un Ju 88 de la 4./KG 26 fut abattu par la DCA d'un navire, son équipage étant capturé près de la Corse [voir encadré]. Les Junkers furent aussi occasionnellement requis pour appuyer des opérations anti-partisans. À l'instar des Do 217 de la KG 100, ils bombardaient les points forts des maquisards ou observaient leurs déplacements. On en sait cependant fort peu sur ces missions spéciales et ponctuelles ne nécessitant que l'emploi d'un ou deux bombardiers.

Encouragés par le succès du débarquement en Normandie, les maquis du sud de la France commençaient à s'agiter dangereusement, si bien que les hommes du III./KG 26 se virent interdire de se rendre seuls à Montpellier. Début mai, l'emplacement du terrain de Garsons (sud de Nîmes) avait été sérieusement étudié et inspecté.



Comme il paraissait être plus sûr au point de vue défensif, le 6 juillet, les Ju 88 de la « Löwengeschwader » y déménagèrent. Selon des rapports, des missions sporadiques anti-partisans furent menées du 13 au 15 juillet, époque où des résistants voulurent faire parler d'eux à l'occasion de la Fête nationale française. Le 21 juillet, lors des opérations de réduction du réduit du Vercors, des Ju 88 du III./KG 26 auraient bombardé la région de Vassieux. Cependant, ces actions furent probablement plus dissuasives qu'efficaces, les torpilleurs ne devant guère faire preuve de précision avec des bombes classiques. En juillet, la 7./KG 26 fut appelée à Grossenbrode, probablement pour réorganisation.

Les engagements en Normandie ne mirent pas fin aux missions sur la Méditerranée. Le 31 juillet, deux Ju 88 A-17 furent perdus dans une double attaque de convois (l'un d'eux s'écrasa au retour près de Béziers). Ce jour-là, le I./KG 77 du *Major* Willi Sölter, basé à Salon, devint officiellement I./KG 26. Cela mit fin à la léthargie du précédent (et historique) I./KG 26 qui, créé avant-guerre, avait combattu sans interruption jusqu'en mai 1944. Le nouveau I. *Gruppe* était, comme le III., équipé de Ju 88 A-17, ce qui – au vu de la situation militaire – évitait de devoir reconvertir l'ancien qui vola sur He 111 jusqu'à la fin et dont, finalement, on ne savait pas trop quoi faire...

Le début août n'aurait vu que peu d'opérations. La nuit du 12 au 13, un Junkers du nouveau I./KG 26 (portant toujours ses anciens codes 3Z + KP) ne revint pas d'une mission sur la Méditerranée. Les deux *Gruppen* semblèrent avoir évité nombre de pertes lors de la préparation de l'offensive aérienne alliée qui nécessita de sérieux et continus bombardements des aérodromes

Une formation de Junkers Ju 88 A de la KG 26 en vol sur la Méditerranée en 1944.

Cérémonie à Salon-de-Provence le 31 juillet 1944. Le I./KG 77 devient I./KG 26.

Interrogatoire d'un équipage de Ju 88 perdu en mer près de la Corse à 23h10 le 13 juin 1944

DERNIER VOL. Vers 18h00, trois Ju 88 de la 4. *Staffel* et deux de la 5./KG 26 quittèrent Valence pour Istres. Ils y firent jonction avec deux ou trois Ju 88 de la 6. *Staffel* venus de Montélimar. Tous devaient prendre part à une reconnaissance spéciale pour vérifier la présence de navires d'invasion. Chaque appareil reçut un plan de vol différent. Ils devaient décoller à dix minutes d'intervalle. Cette mission, inhabituelle pour des avions torpilleurs, s'explique par le manque de torpille. La route de cet appareil fut la suivante : vol vers l'est le long de la côte française jusqu'à approximativement 8° Est puis au sud jusqu'à la côte occidentale de la Corse et la pointe Nord de la Sardaigne, ensuite vers l'ouest jusqu'à environ 5° E et enfin vers le nord pour regagner l'aérodrome. Quelques avions devaient couvrir la côte espagnole. Le pilote déclara avoir reçu l'ordre de voler au ras des flots tout en remontant régulièrement à 20 mètres pour faire au mieux usage de son Hohentwiel. On avait signalé de se méfier des chasseurs basés en Corse. Le 1H+CM volait vers le sud en frôlant les flots lorsque le moteur gauche lâcha et l'avion percuta la mer. Selon l'observateur, ni le FuG 101, ni le Hohentwiel ne fonctionnèrent correctement lors de ce vol.

II./KG 26. La capture de cet équipage est particulièrement intéressante car elle permet d'expliquer le mystère de la disparition du II. *Gruppe*. Le récit des prisonniers semble valable et crédible.
Retiré de Villacidro vers mai 1943 à la suite de lourdes pertes, le *Gruppe* fut peu de temps à Gerbini (Sicile) puis partit pour Lübeck-Blankensee, aérodrome du IV. *Gruppe*, pour recevoir des Ju 88 et accueillir de nouveaux équipages. En juin, départ pour Grossenbrode, sur les bords de la Baltique, face à l'île de Fehmarn pour se reconvertir sur Ju 88. Il y resta une année. Le *Gruppe* au complet déménagea en janvier 1944 au *Fliegerhorst* 5 à Eichwalde près de Labiau (Prusse-Orientale) où des vols de nuit en formation et des attaques à basse altitude furent menées. Le 5 mars, la 4./KG 26 gagna Riga-Spilve pour s'entraîner au largage de torpilles. Elle fut suivie par les 5. et 6. *Staffeln*. Des torpilles F5B d'entraînement furent employées. Du 8 au 16 avril, la 4e escadrille (sans les mitrailleurs) gagna Dievenow pour des entraînements avec le FuG 200 (radar maritime) installé sur un Ju 52. Le 20 avril, la 4./KG 26 partit environ quatre semaines à Zilistea en Roumanie pour aider à l'évacuation de la Crimée. Le 10 juin, tout le II./KG 26 quitta Eichwalde pour Grossenbrode puis, le même jour, via Lyon, gagna ses bases en France. Quelques appareils firent escale à Coblence en raison du mauvais temps.

III./KG 26. Il est toujours à Montpellier et est engagé avec la KG 77 dans des attaques de navires en Normandie.

I./KG 26. Selon les prisonniers, il aurait été dissous et les équipages auraient été renvoyés en Allemagne, les pilotes devenant des chasseurs de jour ou de nuit. Le *Kommodore* Klümper serait, dit-on, dégoûté de la manière selon laquelle on traite son escadre.

KG 54. L'idée d'en faire une unité de torpilleurs a été abandonnée vu le manque d'appareils pour cette tâche. Ils couvrent à peine les besoins des KG 26 et KG 77.

FUG 200 HOHENTWIEL. Cinq appareils de la 4./KG 26 en sont équipés.

EFFECTIFS ET PERTES. Selon les prisonniers, lors de leur dernier vol, la 4./KG 26 disposait de douze appareils avec équipages mais seuls sept d'entre eux arrivèrent à Valence. Trois sont restés à Eichwalde et un à Grossenbrode, les appareils n'étant pas en état. Le *Fw.* Salamo a crashé son Ju 88 lors d'un vol de transport de courrier et, blessé, ne reviendra pas à l'unité. Les effectifs des deux autres escadrilles sont sensiblement les mêmes. Tous les appareils sont d'anciens Ju 88 A-4. Vu le peu d'opérations à ce jour, on ne peut estimer les pertes mais, selon les prisonniers, celles lors de l'entraînement furent lourdes. Quelque 30 aviateurs sur 200 furent tués lors de cette période, souvent à cause de la négligence des mécaniciens.

NOTES DE L'AUTEUR :
- Le II./KG 26 allait être également engagé sur la Normandie.
- Le I./KG 26 fut probablement dissous de facto tout en continuant à exister sur le papier.
- On ne peut identifier ce « *Fw.* Salamo ».
- La liste de pertes renseignerait 18 accidents/incidents en Allemagne lors de ce stage de reconversion.

du sud de la France. Sur cette période, l'auteur Guy Julien écrit avec justesse : « La Luftwaffe dispose sur les différents terrains de la région d'une cinquantaine de bombardiers Ju 88 A-4 et A-17 appartenant à la KG 26 aux ordres de l'*Obstlt.* Werner Klümper. Durement éprouvées en Normandie et par la guerre de course menée depuis près de dix-huit mois en Méditerranée occidentale, ces formations spécialisées dans la guerre aéronavale ne disposent plus que d'un faible potentiel offensif ».
Le 10 août, à la suite d'un accident, le *Major* Georg Teske, qui menait le II./KG 26 depuis février 1943, fut blessé à la colonne vertébrale et dut quitter son commandement (étant succédé par le *Major* Otto-Friedrich Werner). Il ne put dès lors conduire son *Gruppe* au combat le 15 lorsque les Alliés déclenchèrent l'opération « Dragoon », le débarquement en Provence.
En août, tels étaient les effectifs de la « Löwengeschwader » :
- *Stab*/KG 26 (Valence) : 1 Ju 88 A-17.
- I./KG 26 (LT) (Salon-de-Provence) : 29 Ju 88 A-17.
- II./KG 26 (LT) (Valence) : 13 Ju 88 (probablement un mélange de A-4 et A-17).
- III./KG 26 (LT) (Garsons + un détachement à Valence) : 2 Ju 88 A-4 et 12 Ju 88 A-17.

Lors des briefings préparatoires à « Dragoon », les responsables américains avaient répété à l'envi que la Luftwaffe présente dans le sud de la France n'était que quantité négligeable. Ce qui était une réalité quand on compare les étiques unités allemandes à la colossale supériorité numérique de l'aviation anglo-saxonne. Les Allemands engagèrent néanmoins tout ce qu'ils purent. Selon G. Julien : « Il faut attendre le soir du 15 août pour voir les *Kampfgeschwadern* se manifester. Vers 21h00, une douzaine de Ju 88 de la KG 26 entreprend en effet d'attaquer la tête de pont, déclenchant une réplique massive de la DCA. La flotte, à l'ancre au large de Saint-Raphaël, subit un assaut à la torpille du I. *Gruppe* mais qui se solde par un échec tandis que le bombardement du cap Nègre, mené concomitamment par le II. *Gruppe*, ne connaît qu'un succès très relatif. À défaut de causer de sérieux dommages, ces manifestations sporadiques de la 2. *Fliegerdivision* rappellent opportunément que toute opposition n'a pas été éradiquée ».
Elle fut cependant symbolique, s'apparentant à un baroud d'honneur. Incapables de franchir le rideau défensif de la chasse et confrontés au puissant mur de feu de la DCA des navires, les torpilleurs de la KG 26 se replièrent sur le largage de bombes, visant entre autres les troupes débarquées sur les plages.

L'*Uffz.* Josef Mang (5./KG 26) aurait fait exploser d'une bombe un pétrolier de 1 000 BRT frappé de plein fouet dans la baie de Saint-Tropez. Mais tout cela ne pouvait naturellement nullement freiner la progression alliée.
Confronté à de puissants bombardements, le I./KG 26 aurait déménagé à Orange-Plan-de-Dieu. Le 19, les aérodromes étant menacés et toute nouvelle attaque étant inenvisageable par manque de munitions, l'ordre d'évacuation fut lancé, les trois *Gruppen* devant gagner Lyon. Comme il était d'usage, lors de ces retraites, chaque équipage embarquait le 1. *Wart*. Durant ce vol, le *Major* Teske fut transporté par air sur une civière. Revenu en Allemagne, Teske récupéra assez vite, se porta volontaire pour la chasse et fut un temps à la JG 301 mais sans être engagé en combat. En février 1945, il allait revenir à la KG 26.
Le repli des unités au sol de la « Löwengeschwader » fut particulièrement ardu en raison des nombreuses attaques lancées dans la vallée du Rhône par des groupes de maquisards. Des embuscades furent rencontrées à Montélimar, Dôle, Châlons,… Les membres du personnel au sol durent dès lors souvent combattre les armes à la main, mettant en pratique leur entraînement de base de fantassin, dispensé au cours de leur instruction au sein des *Ausbildungs-Regimenter* de la Luftwaffe. Un récit parmi tant d'autres, à savoir celui du *Fw.* Stefan Winzig, un spécialiste des

▲ Le *Major* Georg Teske, *Kommandeur* du II./KG 26, fut accidentellement blessé peu avant « Dragoon ».

◤ Le *Major* Willi Sölter, *Kommandeur* du I./KG 77 redésigné I./KG 26. Il reçut la *Ritterkreuz* le 19 août 1944, non pour ses actions à la « Löwengeschwader », mais pour celles menées à la KG 77.

◀ Le 10 août, un repas de corps fut organisé à Salon-de-Provence au *Stab* I./KG 26. Cinq jours plus tard, le débarquement en Provence débutait.

torpilles attaché à la 8./KG 26 : « Après que nous eûmes sabordé les vingt torpilles qui nous restaient, nous avons grimpé dans des camions à destination du *'Heimat'*. Nous les avions bien bâchés, un tube (servant au transport des torpilles) sortant de l'arrière pouvait faire croire que nous avions des canons à bord. Cela pour impressionner quelque peu les partisans. En chemin, nous avons subi des attaques aériennes rasantes ainsi que des actions de francs-tireurs. À Civres [?], dix camarades de notre compagnie furent capturés par des civils et nos efforts pour les libérer furent vains (nous n'étions par des fantassins aptes à combattre au sol). Nous avons alors rencontré par le plus grand des hasards un détachement d'un groupe de blindés de la SS qui s'est lancé à l'assaut et a libéré nos camarades le 25 août 1944 ».

Après un court séjour à Bron, le *Stab*/KG 26 gagna Riem, le I./KG 26 Memmingen puis Riem, le II./KG 26 Neubiberg et le III./KG 26 (moins la 7. *Staffel* déjà présente en Allemagne) Kaufbeuren puis Leck.

Bilan du séjour en France de la KG 26 en 1944

Depuis plusieurs mois, effectivement, la Luftwaffe ne faisait plus que de la figuration dans le sud de la France. Il n'empêche que ses bombardiers furent appelés en urgence en Normandie, traversant la moitié de l'Hexagone pour opérer sur la tête de pont alliée. Déjà décimée par ces missions, la KG 26 dut également opérer contre les partisans et affronter le débarquement de Provence.

À cette époque, la « Löwengeschwader » vit disparaître son « *Gruppe* historique » (le I./KG 26) et n'avait désormais plus grand chose en commun avec l'escadre formée en 1939 et ses traditions. ✦

▲ Épave d'un Junkers Ju 88 de la KG 26 abattu par des P-47 en Provence.

◀ Cet autre bimoteur du même modèle dut être victime d'un bombardement sur son aérodrome français.

6 LES DERNIERS MOIS DE LA « LÖWENGESCHWADER »

RETOUR EN SCANDINAVIE

Revenus en Allemagne, les trois *Gruppen* de la KG 26 bénéficièrent d'un peu de repos. Mais, très vite, la guerre reprit ses droits. À Leck, le III./KG 26 entama sa conversion sur Ju 188. Le II./KG 26 gagna Grossenbrode, base du IV./KG 26, à la fin du mois d'août pour hériter des Ju 88 du III. *Gruppe* et recevoir de nouveaux équipages issus de ce même IV. *Gruppe*.

Une partie de la *Geschwader* multiplia les exercices car on redoutait un débarquement dans la baie d'Allemagne. Le 18 septembre, première mention de la perte d'un Ju 188 A-3 quand le 1H+CT de la 9./KG 26 fut abattu en mer par un chasseur près de Fehmarn.

En octobre, ces craintes d'invasion par mer s'évanouissant, le *Stab*/KG 26 fut envoyé à Trondheim, le I./KG 26 à Bardufoss et le II./KG 26 à Banak. La « Löwengeschwader » retrouvait ainsi la Scandinavie quittée en 1943. Les objectifs étaient de nouveau les convois acheminant du matériel en URSS mais également l'interception d'une éventuelle flotte d'invasion visant la Norvège. Chaque *Gruppe* disposait de 30 à 35 appareils.

Contrairement au séjour précédent dans le nord, le manque de carburant affecta l'escadre. Le mauvais temps se mit également de la partie et, si plusieurs alertes furent lancées, il n'y eut aucune interception. Comme l'a écrit H. Thiele, dès ce moment-là, les documents et rapports relatifs aux missions des torpilleurs devinrent de plus en plus imprécis, tandis que les succès annoncés sont actuellement supposés avoir été quasiment nuls.

Début octobre, à une date non précisée, 20 Ju 88 du II./KG 26 menés par le *Kommandeur*, le *Major* Otto-Friedrich Werner, partirent intercepter un convoi signalé près de l'île aux Ours. Cependant, à la suite du mauvais temps et de l'absence de contacts avec les deux appareils suivant la course des navires, tous revinrent bredouilles. Le lendemain, le convoi fut détecté et le II./KG 26 repartit au combat. Un cargo aurait été atteint mais un Ju 88 aurait été perdu (il ne figurerait cependant pas dans la liste de pertes). Le 31 octobre, l'*Ofw.* Herbert Kunze,

▶ Le *Kommandeur* Stölter (I./KG 26) se prépare pour mener une mission sur la mer.

◀ Le Ju 88 A-17 de l'*Oblt.* « Fred » Hauschnik (officier de transmissions à la fois du I./KG 26 et du I./KG 77) avec deux torpilles en place à Bardufoss. La KG 26 est de retour en Scandinavie !

◢ Les Ju 88 A-17 du I./KG 26 alignés à Bardufoss démarrent leurs moteurs avant une mission antinavires le 20 février 1945.

pilote à la 8./KG 26 mais membre de la « Löwengeschwader » depuis avril 1940, reçut la *Ritterkreuz* pour, probablement, plus de 80 vols de guerre.
Début novembre, à une date toujours non précisée, ce fut le I./KG 26 qui attaqua un convoi une fois encore près de l'île aux Ours. Un cargo fut revendiqué coulé et l'on signale des pertes en bimoteurs. La liste officielle est toujours aussi muette.
En novembre, les Ju 188 du III./KG 26 considéré comme devenu opérationnel gagnèrent Værnes. Face à l'avance soviétique, l'aérodrome de Banak dut être sabordé et le II./KG 26 déménagea à Trondheim.
Le 30 novembre, le *Kommodore* Klümper partit commander l'aérodrome de Schwerin, son poste étant repris par l'*Obstlt.* Wilhelm Stemmler, ex-*Kommodore* de la KG 77 qui avait reçu la *Ritterkreuz* le 6 octobre 1944 et était de même un spécialiste des torpilleurs.
Le dernier convoi allié de 1944 fut le JW 62 naviguant concomitamment avec le RA 62 revenant en Grande-Bretagne.

◀ Un décollage des Ju 88 de la KG 26 dans la neige pour une mission d'attaque de navires.

◣ Le nouveau *Kommodore*, l'*Obstlt.* Wilhelm Stemmler (à gauche), s'entretient avec un jeune *Uffz*. Entre eux, l'*Oberst* (Dr.) Ernst Kühl, porteur des Feuilles de chêne et commandant de la 5. *Fliegerdivision*.

Le 12 décembre, neuf Ju 88 du I./KG 26 en attaquèrent les navires près de l'île aux Ours. Mais le convoi disposait de la protection des porte-avions *Campania* et *Nairana* dont les Wildcat abattirent deux ou trois bimoteurs. Le lendemain, à la limite de l'autonomie de ses Ju 88, quasiment tout le II./KG 26 (30 appareils) se lança à la recherche du convoi sans pouvoir l'atteindre.

Le dernier Noël de guerre fut certainement fêté à la « Löwengeschwader » mais probablement dans une certaine morosité, la fin étant indéniablement proche.

En janvier 1945, l'escadre disposait de 115 Ju 88/Ju 188 dont 63 devaient être en état de vol. On ne relève qu'un incident le 12 janvier, lorsqu'un Ju 188 de la 8./KG 26 fut accidenté à Stavanger.

Le 15 janvier, le I./KG 26 (ex-I./KG 77) fut dissous. Il n'avait vécu que cinq mois et demi. Après la cérémonie présidée par le *Kommandeur* Stölter, la trentaine de Ju 88 fut remise au II./KG 26 avec une partie du personnel, le reste (hommes et matériel) étant distribué dans d'autres unités, y compris des forces terrestres (Flak, *Panzer*, Waffen-SS). Même si le I./KG 26 n'était plus celui de 1939, il était virtuellement le plus ancien *Gruppe* de l'escadre.

Février vit le retour comme *Kommodore* de l'*Obstlt.* Teske qui avait temporairement servi à la *Tagjagd*. Il demeura alors jusqu'à la fin de la guerre à la tête de l'escadre.

Le 7 février, 25 Ju 88 du II./KG 26 décollèrent pour combattre le convoi JW/RA 64 de 26 cargos protégé par cinq croiseurs, un porte-avions et divers autres bâtiments. L'attaque fut menée à 50 mètres sur la mer. Selon les ordres du *Reichsmarschall*, il fallait neutraliser les porte-avions en priorité mais on ne signala que des impacts sur cinq cargos et deux croiseurs. Trois Ju 88 A-17 ne seraient pas revenus. Le même jour, deux Ju 88 A-4 de la *Stabsstaffel* probablement engagés en reconnaissance furent portés disparus. Un autre Junkers se serait posé en urgence à bout de carburant.

Le lendemain, les Ju 188 du III./KG 26 partirent de même à l'attaque, revendiquant l'envoi par le fond d'un porte-avions. En fait, seul un cargo aurait été coulé. Le II./KG 26 se voyait réduit à 15 avions en état de vol.

Le II./KG 26 déménagea à Bardufoss. La nuit du 9 au 10 février, lors d'un de ces vols de transfert, trois Ju 88 A-4 de la *Stabsstaffel* percutèrent des montagnes près de Sørreisa, tuant quasiment tous leurs occupants (des néophytes ?).

Le 10, attaque du convoi JW 64 près de l'île de Bjørnøya (nom norvégien de l'île aux Ours). Un ou deux navires furent revendiqués coulés ainsi que divers impacts sur des navires de ligne mais cinq équipages du II./KG 26 furent perdus (la liste de pertes cite des appareils des 1. et 2./KG 26 englobés dans le II. *Gruppe*). Il semblerait que nombre de torpilles explosèrent prématurément et que seule une poignée de navires fut endommagée.

Le 20 février, le convoi RA 64 fut pris à partie par le II./KG 26. Trente-cinq appareils auraient pu être réunis. Les Wildcat du porte-avions *Nairana* revendiquèrent six victoires. Deux Ju 88 auraient en fait été perdus. L'OKW émit un communiqué du jour farfelu mentionnant l'envoi par le fond « de

Le III./KG 26 était équipé de Junkers Ju 188 plus modernes que les Ju 88. (Coll. J. Crow)

Un équipage de la KG 26 pose au pied de son Junkers 88.

deux croiseurs, deux destroyers et au moins huit cargos » ! Probablement une tentative très futile de relever le moral des combattants… Le 22 février, 25 Junkers des II. et III./KG 26 repartirent sur le convoi, réclamant deux cargos (probablement erronément) mais perdant deux ou trois Ju 188. Le 23, à la limite de son autonomie, une vingtaine de bimoteurs attaqua une dernière fois le convoi, coulant le cargo *Henry Bacon*, ultime navire à être envoyé par le fond par l'aviation allemande lors de la Seconde Guerre mondiale…

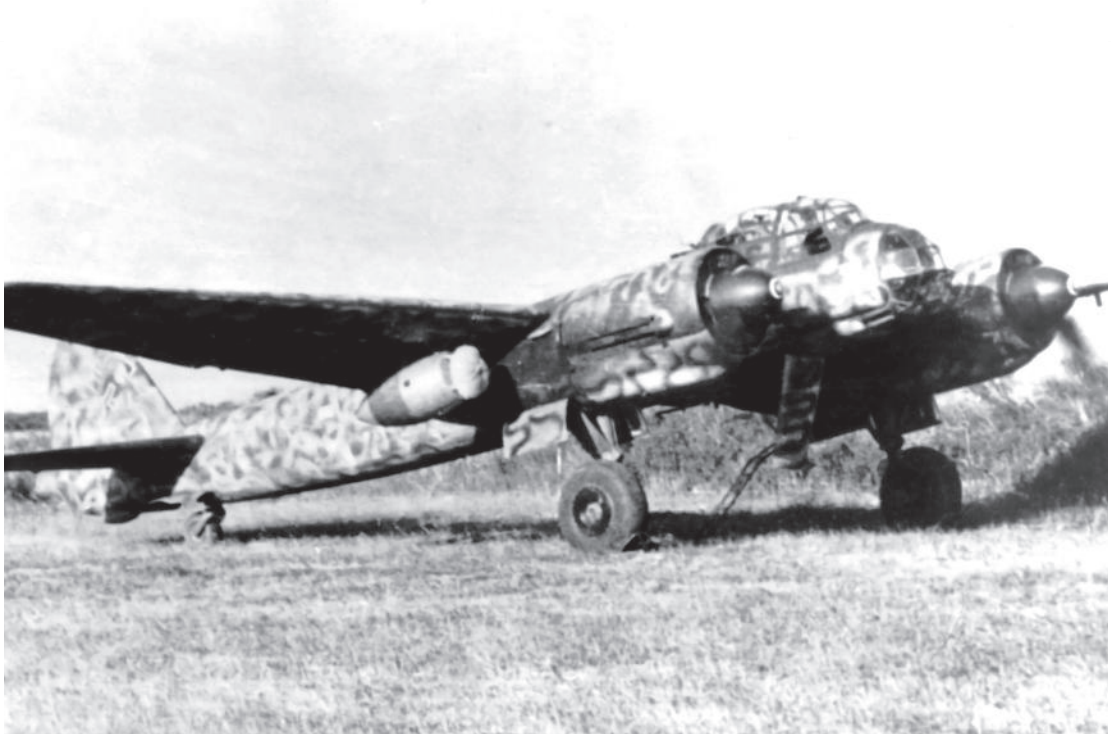
Le 12 mars, l'*Oblt.* Reimer Voss, *Staka* de la 4./KG 26, se vit décerner la *Ritterkreuz*. Voss avait été pilote en 1940 au I./KG 28 avant de servir un temps comme *Zerstörer* sur le front de l'est puis de passer à la KG 26. Il totalisait plus de 200 vols de guerre et aurait été crédité d'au moins six navires coulés. Le 28 mars, ce fut le tour du *Hptm.* Rudolf Schmidt, *Kommandeur* du II./KG 26. Ancien de la *Legion Condor*, il servait à la « Löwengeschwader » depuis 1941 et avait au moins 300 vols de guerre à son actif.

À la suite des pertes et de la raréfaction des convois, il semblerait que les appareils de la KG 26, réduite à deux *Gruppen*, se contentèrent le plus souvent de mener des *Bewaffnete Aufklärunge* sans trouver d'objectifs. Régulièrement, les hommes suivirent des entraînements de combat au sol dispensés par des instructeurs de la Heer ou de la 20. *Gebirgs-Armee*. Entre autres, le personnel volant ou au sol apprit le maniement d'armes antichar comme les *Panzerfäuste*.

▲ L'*Oblt.* Reimer Voss, un des derniers pilotes de la KG 26 à se voir décerner la *Ritterkreuz*. Il allait devenir pharmacien militaire à la Bundeswehr.

◤ Un aviateur de la KG 26 de retour de mission en Norvège. Ce cliché permet d'apprécier en gros plan le lance-bombe de voilure.

Le 21 avril fut le chant du cygne de la KG 26. Ce jour-là, dix équipages du II./KG 26 menés par l'*Oblt.* Dombrowski (on cite par ailleurs l'*Oblt.* Friedrich Ebert) ainsi que huit autres du III./KG 26 commandés par le *Hptm.* Wilhelm-Friedrich Gehring prirent part, au départ de Bardufoss, à une opération fort ambitieuse pour une Luftwaffe aux abois : un peignage de la mer le long de la côte orientale écossaise. Comme un retour aux opérations de 1940… Les Ju 88 devaient voler vers Peterhead tandis que les Ju 188 feraient diversion sur le Firth of Forth. Ironie du sort : ce jour-là, le Premier ministre Winston Churchill rédigea une note relative à la pression de la Luftwaffe sur la Grande-Bretagne, précisant : « L'hypothèse d'une attaque de ce type paraît révolue. […] Vu la désintégration de la Luftwaffe et son manque chronique de carburant, la difficile préparation et l'exécution semblent insurmontables ». Le destin voulut que ces bimoteurs croisent la route de 42 Mosquito des No 143, 235, 248 et 333 Sqn escortés par 24 Mustang du No 19 Sqn revenant d'une recherche infructueuse de navires près de la côte danoise (Kattegat). Le temps était mauvais, la base des nuages était à 600 pieds et la vue était



▶ Ce Ju 88 s'apprête à partir en mission. L'une des fusées d'aide au décollage Walter HWK 500 de 500 kgp est bien visible. (Coll. J. Crow)

◣ **En bas à droite :** Un Ju 88 A-17 avec radar FuG 200 Hohentwiel de la KG 26 sous un camouflage d'hiver.

◣ **En bas à gauche :** Des torpilles ont été accrochées à un appareil de la 8./KG 26. Mais les missions furent rares en 1945.

◢ Le 8 mai 1945, les reliquats des II. et III./KG 26 se rassemblèrent à Gardemoen. D'où ce mélange de Ju 88 et Ju 188.

limitée par la pluie. Les équipages britanniques virent surgir 18 appareils en formation de trois (*Kette*) à quelque 180 kilomètres de la côte écossaise. Le combat s'engagea. Cinq Ju 88 et quatre Ju 188 furent revendiqués abattus (plus d'autres endommagés). Deux Mosquito furent perdus, probablement victimes des Ju 188 mieux armés et plus rapides qui purent gagner l'abri des nuages. Selon la liste officielle, six Ju 88 ne revinrent pas, tout comme deux Ju 188. Quatre bombardiers auraient été au surplus endommagés. Parmi les disparus du III./KG 26, l'*Ofw.* Herbert Kunze, récent *Ritterkreuzträger*, qui volait comme observateur. H. Thiele a taxé cette mission d'envergure (à l'échelle de la KG 26 réduite à peau de chagrin) de « discutable car on ne disposait d'aucune information sur la présence de navires le long de la côte écossaise ». Il est cependant probable que ce fut là une sorte de « mission kamikaze » à l'instar des opérations « Bodenplatte » pour les *Tagjäger* le 1er janvier 1945 ou « Gisela » pour les *Nachtjäger* la nuit du 3-4 mars. Des aviateurs ayant perdu tous leurs proches ou excédés de se sentir inutiles alors que tout s'écroulait autour d'eux durent se porter volontaires pour mener une sorte de « petit Camerone », un baroud d'honneur.

La nuit du 1er au 2 mai, à l'annonce du passage d'un convoi, le III./KG 26 fit mouvement pour Bardufoss. Deux Ju 188 auraient été perdus lors de ce transfert (on ne connaît cependant pas le sort des équipages). Le 2, les appareils des II. et III./KG 26 devaient décoller vers l'île aux Ours, lorsque le signal de départ ne fut pas donné, l'ordre ayant été annulé. Ce serait lors de ce rassemblement chaotique que le Ju 188 A-3 1H + AT de la 9./KG 26 piloté par l'*Oblt.* Rolf Kunze vola d'une traite jusqu'à l'aérodrome écossais de Fraseburg avec cinq hommes à bord. Selon une source, il transportait quatre civils. Mais, selon R. Schmidt, il s'agissait de l'équipage du NSFO, le *Nationalsozialistiche Offizier* du *Gruppe*, responsable du respect de la doctrine du NSDAP. Selon Schmidt, cette désertion n'affecta en rien le moral de la troupe qui attendait stoïquement la fin des événements.

Le 8 mai à 21h00, ayant appris la mort du *Führer* et la capitulation du *Reich*, le *Kommodore* Teske ordonna le rassemblement des deux *Gruppen* à Gardemoen. En Courlande, 23 000 soldats allemands attendaient d'entrer en captivité soviétique. Le lendemain à 10h00, le gouvernement du *Großadmiral* Dönitz présent à Flensburg ordonna d'aller charger des blessés graves à Libau (actuelle ville lettonne de Liepāja) et de les rapatrier, cela jusqu'à 20h00. Tous les bimoteurs disponibles – une quarantaine – décollèrent en urgence avec deux hommes à bord, le pilote et le radio. Un Ju 88 de la *Stabsstaffel* s'écrasa en prenant l'air de Værnes, tuant ses occupants. Mais les autres bimoteurs arrivés à bon port ramenèrent leurs camarades à Gardemoen ou Blankensee. La guerre finie, la « Löwengeschwader » entra en captivité britannique, son personnel étant principalement rassemblé dans le camp de Skedsmo.

▲ **Ci-dessus :** Gros plan sur le nez d'un Ju 188 avec les antennes de son appareillage Hohentwiel.

▲ **En haut :** Les Ju 188 de la KG 26 alignés au moment de la capitulation.

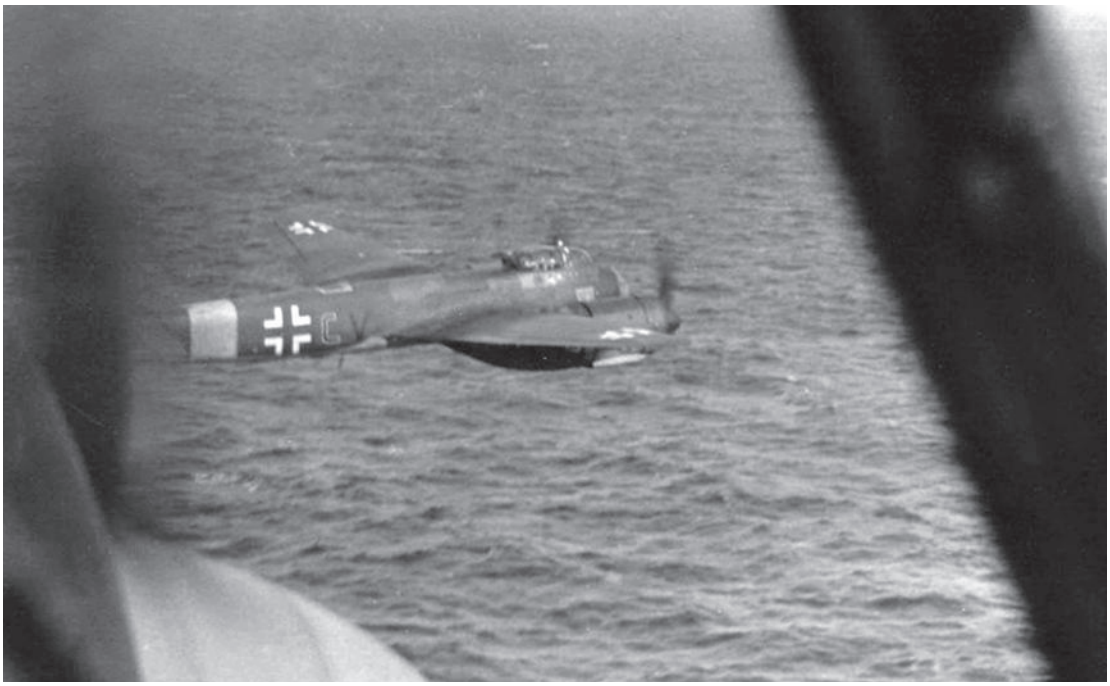
◀ Les Ju 88 ont été bien rangés. Contrairement à bon nombre d'avions allemands capturés en fin de guerre, ils ne furent pas sabordés. Il leur fallait en effet mener une dernière et importante mission de sauvetage à Libau.

Rapport britannique sur le He 111 H-5 codé 1H+JD de la 10./KG 26 perdu la nuit du 9 au 10 avril 1941 sur le parcours de golf de Blatchington

Il avait décollé d'un aérodrome situé au nord-est de Paris à 21h00 pour prendre part à une attaque de Birmingham. Ayant traversé la côte à 14 000 pieds, l'appareil fut surpris sur Redhill par un Defiant qui l'attaqua par en bas et endommagea ses deux moteurs, l'équipage n'ayant opposé aucune défense. Un des moteurs lâcha et les bombes furent larguées en urgence. Le pilote tenta de revenir en France mais le second moteur se coupa et l'ordre d'évacuation fut donné à 1 000 pieds. Le pilote vola encore un peu sur la mer mais vira et revint se crasher sur la terre ferme. L'appareil fut entièrement détruit par les flammes. Il y eut un tué et quatre prisonniers (dont un correspondant de guerre). Les marques de l'appareil font apparaître qu'il s'agissait précédemment d'un avion du *Stab* III./KG 26. L'équipage avait un moral élevé et était confiant dans la suite de la guerre.

L'HISTOIRE PARALLÈLE DU IV./KG 26

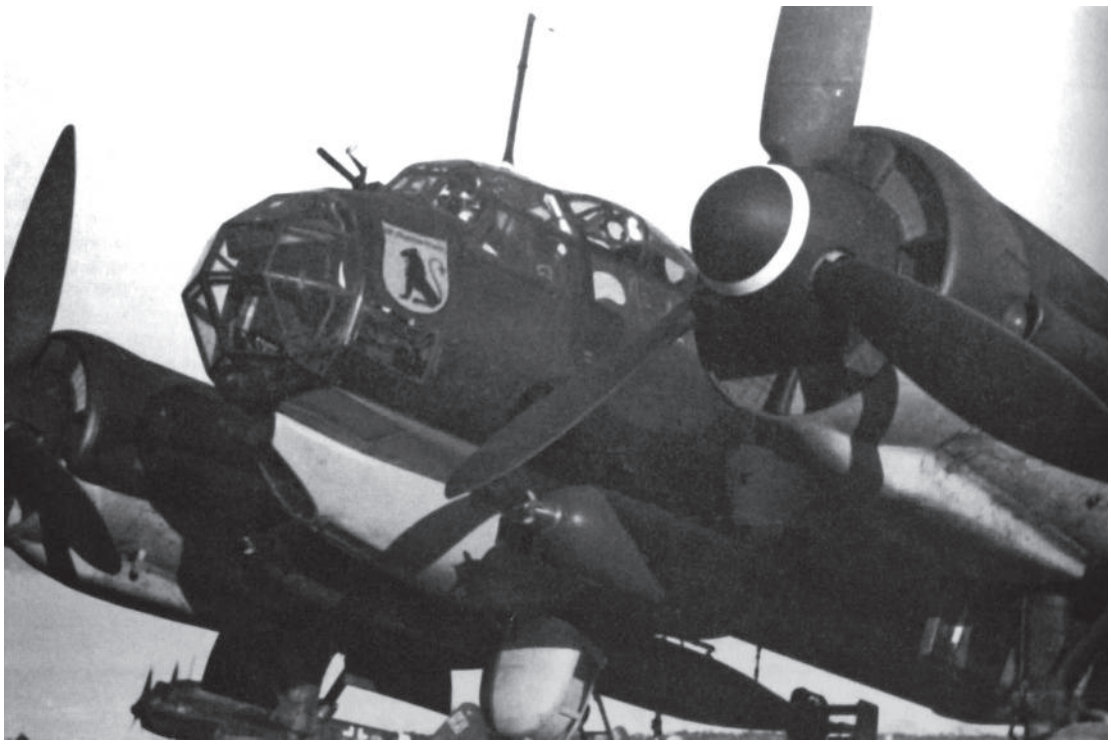
Durant l'année 1940, nombre d'escadres de la Luftwaffe instruites par les expériences des engagements en Pologne et à l'ouest mirent sur pied une escadrille école (*Ergänzungsstaffel*) chargée de dégrossir et d'accoutumer les équipages néophytes sortant des *Flugschule*. Cela en les faisant voler sur des appareils comparables à ceux dont l'unité était dotée (mais trop souvent vieillots) sous la houlette d'instructeurs compétents détachés de l'escadre.
L'Erg.St./KG 26 vit ainsi le jour en août 1940 à Lübeck-Blankensee. Le premier accident d'importance eut lieu le 23 septembre 1940 quand un He 111 H-2 se crasha sur la piste de Blankensee au cours d'un exercice nocturne (deux aviateurs tués).
Après plusieurs mois, toutes ces escadrilles de perfectionnement/acclimatation furent portées au statut de IV. *Gruppe* en se voyant adjoindre deux autres *Staffeln*. Le IV./KG 26 fut donc mis sur pied en mars 1941 mais, contrairement au IV. *Gruppe* des autres *Kampfgeschwadern*, il ne déménagea pas pour suivre l'escadre mère dans ses pérégrinations, puisqu'il demeura durant toute la guerre à Blankensee. Probablement vu la proximité de la mer du Nord et de la Baltique, constituant des « champs de manœuvre » naturels pour une unité spécialisée dans les attaques de navires.
Malgré cette stabilité géographique, des équipages considérés comme opérationnels furent à quelques reprises détachés sur des théâtres de guerre pour compenser les faiblesses de la Luftwaffe. En février 1941, des He 111 du IV./KG 26 furent basés temporairement en France (très probablement au Bourget) pour prendre part à des attaques sur l'Angleterre. Du 12 mars au 26 juin 1941, on relève huit pertes de ce *Gruppe* de l'autre côté de la Manche [voir encadré].



Le IV./KG 26 fut doté durant quasiment toute la guerre de He 111 ayant fait leur temps à la « Löwengeschwader » et, dès lors, un peu « usés ». Comme ce vieil H-3 de la 10. *Staffel*.

Le Ju 88 codé 1H+UV de la 11./KG 26 en vol sur la Baltique. Le bimoteur porte toujours l'insigne au lion, une pratique qui allait disparaître dès 1943 sur le front pour des raisons de sécurité.

▶ Un Junkers Ju 88 torpilleur arborant l'insigne au lion.



◢ Un Ju 88 de la 12./KG 26. (Coll. J. Crow)

Le 26 juin vit la dernière perte du IV./KG 26 sur Southampton. Depuis quatre jours, l'opération « Barbarossa » battait son plein et les attaques sur l'Angleterre étaient en régression. La présence d'avions du IV./KG 26 en France n'avait donc plus de raison d'être.

L'entraînement « normal » redevint la règle. En été 1942, la 12./KG 26 fut un temps à Westerland tandis que les équipages partirent par roulements à Grosseto suivre des stages d'attaque à la torpille.

En juin 1942, le K.Fl.Gr. 506 équipé de Ju 88 devint III./KG 26. Logiquement, son petit détachement-école fut englobé dans le IV./KG 26 (devenant 12./KG 26) et des Junkers étoffèrent le *Gruppe*. Le 28 août, le premier Junkers du IV./KG 26 fut perdu près d'Esbjerg.

Bien que l'on ne trouve que peu de traces de ces vols, des He 111 du IV. *Gruppe* présents à Grosseto participèrent très certainement début 1943 aux difficiles (et quelque peu désespérées) missions de transport de carburant vers l'Afrique lorsque la *Panzer-Armee Afrika* fut encerclée en Tunisie. Les appareils, emportant deux conteneurs d'essence sous les ailes, volaient de nuit vers Tunis. Si l'on ne relèverait aucune perte dans la liste officielle, une photo montre néanmoins un appareil du *Stab* IV./KG 26 détruit à El Aouina.

La liste de pertes n'est par contre pas muette sur les bombardements réguliers de Grosseto qui causèrent de sérieuses ponctions en hommes et en matériel. Le détachement du IV./KG 26 quitta dès lors l'Italie pour s'entraîner à l'école de Riga-Spilve.

Le 6 septembre 1944, un Ju 88 A-17 du *Stab* s'écrasa en Baltique, dernière perte connue du IV./KG 26.

Le lendemain 7, le *Gruppe*-école fut redésigné *Ergänzungskampgruppe* LT avec toujours pour tâche d'entraîner des équipages au largage de torpilles. Bien du personnel demeura dans la nouvelle unité. En 1945, le *Gruppe* devint II./EKG 1, cela jusqu'à la capture de Blankensee par les forces britanniques.

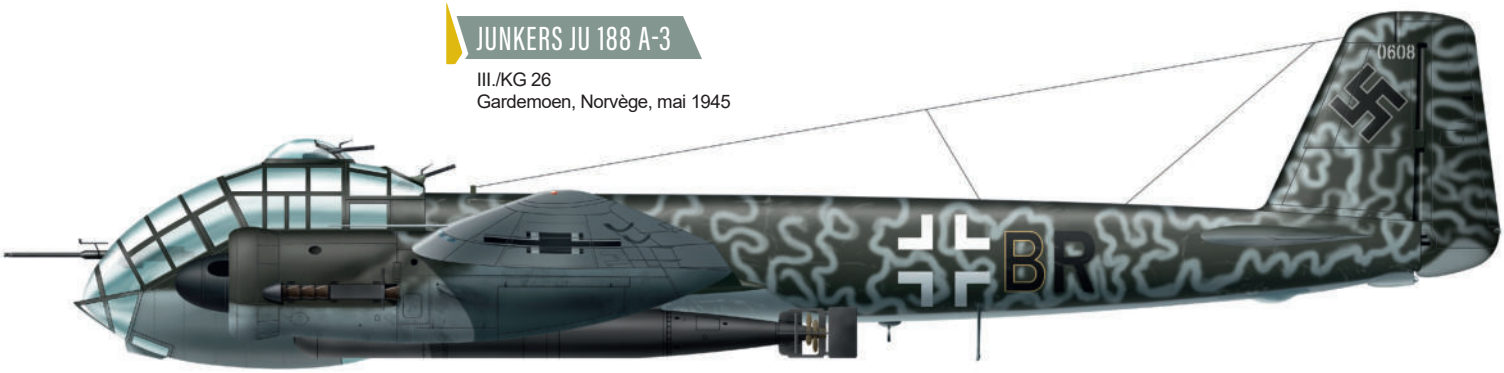
Le 18 mars 1945, l'*Oblt.* Rudolf Kramer fut promu *Hauptmann* et reçut la *Ritterkreuz*. Il était un vétéran de la « Löwengeschwader » crédité de 416 vols de guerre. ✦

JUNKERS JU 88 A-14

9./KG 26
Trondheim-Værnes, Norvège, octobre 1944

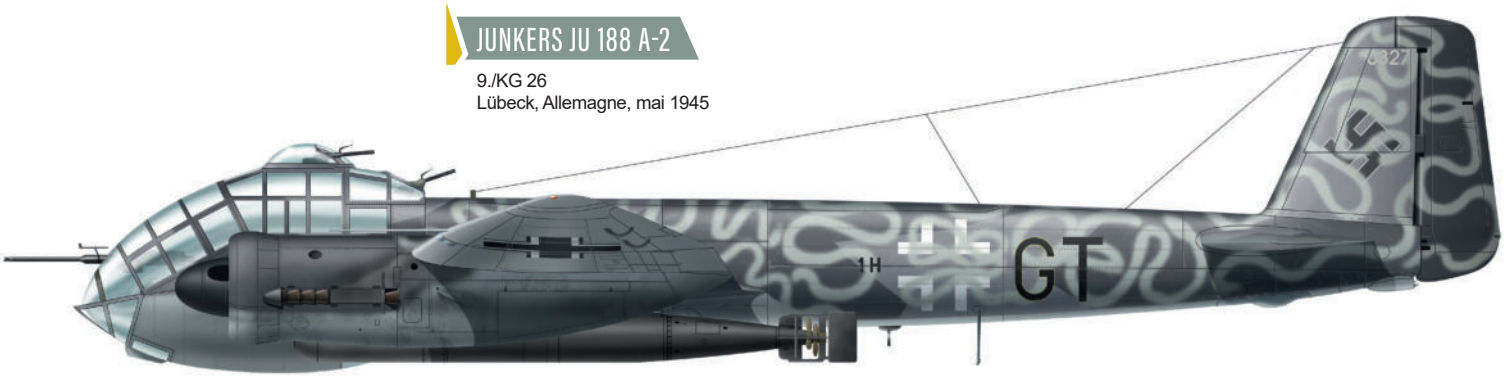
JUNKERS JU 188 A-3

III./KG 26
Gardemoen, Norvège, mai 1945



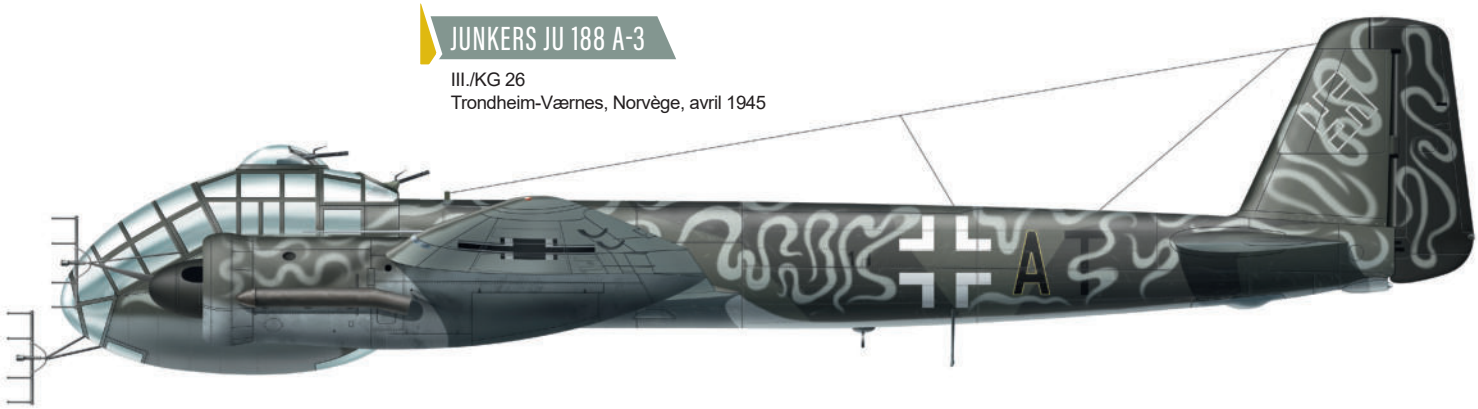
JUNKERS JU 188 A-2

9./KG 26
Lübeck, Allemagne, mai 1945



JUNKERS JU 188 A-3

III./KG 26
Trondheim-Værnes, Norvège, avril 1945



7 CONCLUSION

L'histoire de la KG 26 « Löwengeschwader » est paradoxale. Alors que cette unité fut une des coqueluches de la propagande et des photographes officiels (apparemment fascinés par son insigne), sa carrière très complexe a été peu étudiée.

Formée en mai 1939 sur base des deux *Gruppen* de la KG 257, elle fut engagée avec parcimonie en Pologne tandis que le reste de l'unité opérait sur la mer sans pour autant faire partie de l'aéronavale. Pendant quasiment toute la « Drôle de guerre », la KG 26 (qui se vit adjoindre avec difficultés un III. *Gruppe*) fut engagée contre le trafic maritime britannique. En avril, l'escadre au complet combattit en Scandinavie où elle se distingua face à la Royal Navy. Un détachement semble alors avoir opéré fin juin sur la France lors de la phase finale du *Fall Gelb*.

Demeurée en Scandinavie, la KG 26 lança plusieurs attaques sur l'Écosse qui ne furent pas toutes couronnées de succès. En septembre, elle gagna la France, d'où elle mena des intrusions sur la Grande-Bretagne dans le cadre de la bataille d'Angleterre.

▲ Ce Heinkel He 111 photographié, semble-t-il, en URSS méridionale, est préparé pour une mission, peut-être lors de la bataille de Sébastopol de l'été 1942, durant laquelle le II./KG 26 joue les premiers rôles.

En janvier 1941, ses *Gruppen* furent dispersés, preuve que, très vite, la Luftwaffe se retrouvait à court d'effectifs. Le I./KG 26 repartit en Scandinavie, le II./KG 26 gagna la Méditerranée où il servit comme « bonne à tout faire » (*Mädchenfür alles*) en Afrique, en Grèce et sur Malte, tandis que le III./KG 26, unité spécialisée dans le guidage de précision, continuait à opérer sur l'Angleterre.

L'opération « Barbarossa » fut déclenchée le 22 juin 1941. En août, le III./KG 26 quitta la France pour l'URSS alors que le I./KG 26 commença à opérer sur Mourmansk. Manquant d'avions torpilleurs, le commandement en mer Noire fit venir en septembre la 6. *Staffel* de Grèce en Roumanie. Il fallut cependant

attendre plus de six mois pour que les deux autres escadrilles du II./KG 26 rejoignent la 6e escadrille en Crimée.
Entretemps, en décembre, le III./KG 26 était devenu II./KG 100, le I./KG 28 étant redésigné III./KG 26. En février, le III./KG 26 gagna Poix pour se reconstituer et mener des actions sporadiques sur l'Angleterre avant de devenir I./KG 1. Le *Küstenfliegergruppe* 506, unité de l'aéronavale, fut alors l'ultime III./KG 26.
En août, le III./KG 26 gagna le nord de l'Europe pour prendre part aux attaques de convois mais fut cependant très vite appelé en Méditerranée avec les autres détachements de la « Löwengeschwader » pour combattre les Alliés anglo-saxons ayant débarqué en Afrique du Nord. Les pertes furent sévères et, après la chute de la Tunisie en mai 1943, la KG 26 soumise à de redoutables bombardements de ses aérodromes fut contrainte de se replier dans le sud de la France.
En juin 1943, le II./KG 26 fut retiré du front pendant quasiment une année pour se reconvertir sur Ju 88, tandis que les deux autres *Gruppen* affrontèrent les débarquements de Salerne et d'Anzio tout aussi coûteux en hommes et en matériel.
En avril 1944, le I./KG 26 fut retiré du front à son tour mais ne revint pas, étant dissous *de facto*. Isolé, le III./KG 26 poursuivit ses attaques de navires et, le 6 juin, dut au surplus envoyer ses Ju 88 combattre sur la Normandie ! Le II./KG 26 étant revenu d'Allemagne et le I./KG 77 étant devenu I./KG 26, l'escadre se retrouva avec des effectifs plus ou moins complets, même si la « Löwengeschwader » manquait de cohésion et ne put que faire de la figuration en août lors du débarquement en Provence.
Repliée sur l'Allemagne, la *Geschwader* repartit peu après en Scandinavie pour reprendre les attaques tant sur la mer du Nord qu'en Baltique, mais, manquant de tout (carburant, torpilles…), elle ne se montra guère efficace alors que les pertes crurent.
Le I./KG 26 ayant été dissous en janvier 1945, les deux autres *Gruppen* capitulèrent le 8 mai.
La KG 26 fut donc bien une unité paradoxale car, si elle est souvent présentée comme étant l'escadre des torpilleurs de la Luftwaffe, force est de constater qu'elle obtint surtout ses succès en début de guerre alors qu'elle opérait

comme *Kampfgeschwader* « classique ». Sa spécialisation débuta timidement à la mi-1941 avant d'être accélérée en 1942 avec l'envoi d'équipages à Grosseto. Même si la formation dans cette école semble avoir été excellente, la future escadre de torpilleurs souffrit tout de suite de plusieurs talons d'Achille :
- Contrairement aux *Aerosiluranti* italiens, la « Löwengeschwader » n'avait pas de réelle tradition, de cohésion ni d'esprit de corps, ayant été « dispersée à tous vents ». Elle fut donc trop souvent engagée à la va-vite et sans concertation préalable.
- Les torpilleurs allemands dépendaient largement des usines italiennes dont la production était très aléatoire. Nombre de torpilles provenant de Fiume ou d'autres arsenaux transalpins firent régulièrement défaut, contraignant l'unité à réemployer des bombes.
- Les équipages furent envoyés combattre sur la mer à une époque où la défense antiaérienne des navires, sérieusement renforcée, était devenue particulièrement meurtrière pour des avions attaquant à basse altitude. Le nombre de bimoteurs victimes de la DCA fut impressionnant. Cela alors qu'en parallèle, la formation des équipages néophytes baissait en qualité par manque de carburant et de moyens.
- La KG 26 ne remplaça que tardivement ses He 111 par des Ju 88 mieux adaptés aux largages de torpilles.
- Et, surtout, les décryptages d'Ultra éventèrent la plupart des attaques.

Dès la fin de 1942, les pertes furent souvent effrayantes pour ne pas dire effroyables. Même les équipages en étaient conscients. Comme le déclarèrent des prisonniers en 1944 : « Le III./KG 26 devait supporter la disparition d'environ six appareils à chaque sortie à la suite du manque d'expérience des jeunes équipages. Lors de chaque sortie du I./KG 26, les pertes auraient été de 33 % et, après deux attaques, on retirait temporairement le *Gruppe* des combats pour le remettre vaille que vaille en état ». Cela pour des succès de plus en plus douteux et parfois même fantasmés. La propagande joua un si grand rôle qu'il est devenu actuellement difficile de la distinguer des succès réels. Il faudrait décortiquer les rapports alliés et même ceux de la Lloyd pour avoir une certitude quant au nombre et au tonnage de bâtiments coulés.
À plusieurs reprises, le *Kommodore* Klümper émit des critiques cinglantes sur le contre-emploi de son escadre mais ne put guère corriger grand-chose. Et, en dépit des pertes devenant insupportables, les équipages accomplirent leur devoir avec abnégation et courage. Ils n'en furent cependant guère récompensés si l'on consulte la liste des *Ritterkreuzträger* de la *Geschwader* [voir annexe]. Sur 34 chevaliers de la Croix de fer en lien avec la KG 26, seulement 20 obtinrent la *Ritterkreuz* pour les actions liées à la « Löwengeschwader ». Et encore… Puisque quatre pilotes se la virent attribuer à titre posthume et que celle du *Kommodore* Fuchs visait à honorer toute l'unité. Aucun pilote ou observateur n'obtint les Feuilles de chêne. Et, de nos jours, le palmarès de la plupart des récipiendaires demeure un mystère.
À titre d'épitaphe, on peut citer ce que l'ex-*Ritterkreuzträger* et *Kommandeur* Rudolf Schmidt écrivit à la fin de sa chronique de l'unité : « La *Kampfgeschwader* 26 (LT) – l'escadre au lion – fut une des quelques unités de bombardement de l'aviation allemande qui fut engagée du premier au dernier jour de la guerre. Elle obtint de grands succès mais subit également de lourdes pertes. Ce fut l'escadre des torpilleurs de la Luftwaffe. Son champ d'action s'étendit de la mer du Nord à celle de Barents, de la mer Rouge à Gibraltar, de la mer Noire à la Russie blanche et à l'immensité de l'Atlantique ». ✦

ANNEXE

LES *RITTERKREUZTRÄGER* DE LA KG 26

Les grades indiqués sont ceux de la fin de carrière (ou du décès en combat) du *Ritterkreuzträger*. Donc pas toujours celui lors de la remise de la décoration.

- BARTH KARL, *Hptm*. Né le 29 décembre 1914 à Lengenfeld. Officier à la Kriegsmarine en 1934, il passa en 1937 à l'aéronavale et reçut la *Ritterkreuz* le 14 décembre 1940 pour ses missions au K.Fl.Gr. 506. Ayant suivi un stage de pilote, il fut promu *Staka* de la 6./KG 26. Tué le 9 novembre 1942.

- BETKE SIEGFRIED, *Hptm*. Né le 8 mars 1917 à Lenzen. Avant-guerre à la Flak, il entra en 1940 dans le personnel volant. Il vola à la KG 77 avant de mener la 9./KG 26. Il reçut la *Ritterkreuz* le 8 août 1944, prit la tête de la 12./KG 26 puis passa à l'*Erpr. Stelle für Lufttorpedos*. Après-guerre, entré à la Bundeswehr. Mort le 20 décembre 1988.

- BIERBRAUER GÜNTHER, *Ofw*. Né le 20 mai 1922 à Stuttgart. En 1940 à la Luftwaffe. Entraîné à la 10./KG 26 mais passé ensuite à la KG 27. *Ritterkreuz* le 17 avril 1945. Décédé le 26 juin 2019.

- BOLLMANN (DR.) ALFRED, *Oberst*. Né le 9 septembre 1905 à Berlin. Juge militaire et pilote réserviste. Vola en 1939 à la 4./KG 26 avant de reprendre ses fonctions au tribunal. En 1943, appelé à la KG 55 puis à la KG 53. *Ritterkreuz* le 29 octobre 1944. Décédé le 20 novembre 1978.

- FISCHBACH ADOLF, *Hptm*. Né le 6 août 1920 à Ulm. En 1938 à la Luftwaffe. Vola au I./KG 28 devenu III./KG 26. Transféré en 1942 à la KG 27. *Ritterkreuz* le 29 février 1944. Termina la guerre comme fantassin. Décédé le 16 novembre 1972.

- FRANKEN WERNER, *Oblt*. Né le 2 mai 1916 à Erdekoben. En 1936 à la Luftwaffe. Dès 1939 au I./KG 26. Tué le 24 février 1943 comme *Technischer Offizier* (T.O.). *Ritterkreuz* posthume le 24 mars 1943.

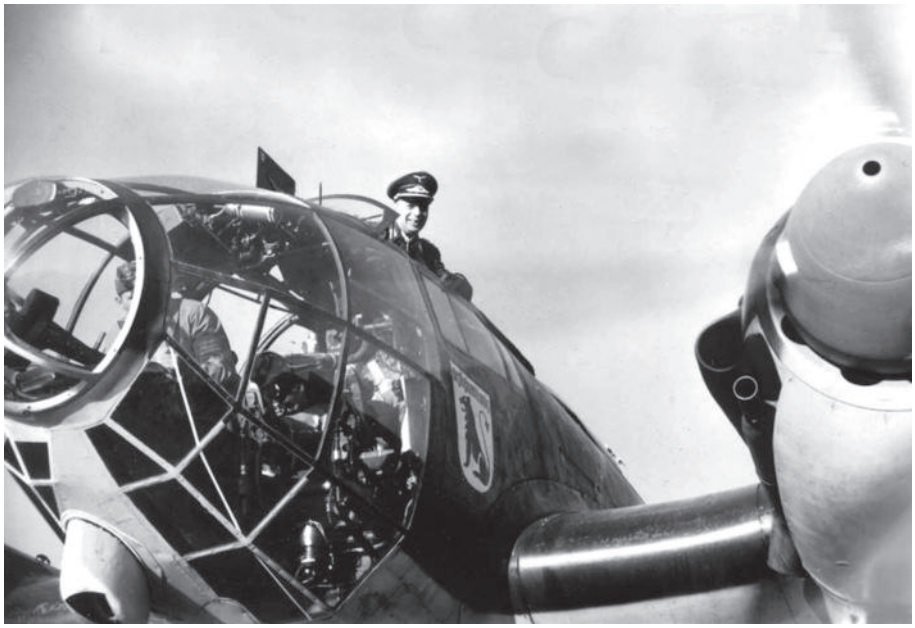
- FUCHS ROBERT, *Generalmajor*. Né le 11 mai 1895 à Berlin. Combattit en 1914 dans les Uhlans. Devenu ingénieur en aéronautique et passé à la Luftwaffe. Fut à la *Legion Condor*. En septembre 1939, *Kommodore* de la KG 26. Premier membre des KG à recevoir la *Ritterkreuz* le 6 avril 1940. Mena par la suite diverses *Luftwaffen-Felddivisionen*. Décédé le 15 janvier 1977.

- HENNEMANN KONRAD, *Lt*. Né le 1er mars 1920 à Dresde. En 1939 à la Luftwaffe. Pilote à la 1./KG 26. Tué le 4 juillet 1942. *Ritterkreuz* posthume le 3 septembre 1942.

- HILDEBRAND WALTER, *Hptm*. Né le 16 février 1914 à Rynik. En 1932 à la Reichswehr puis en 1935 à la Luftwaffe. Servit dans des unités de reconnaissance puis aux KG 27 et I./KG 26. Tué comme *Staka* de la 3./KG 26 le 21 octobre 1943. *Ritterkreuz* posthume le 6 avril 1944.

- HOLLE ALEXANDER, *Generalleutnant*. Né le 27 février 1898 à Bielefeld. Fantassin en 1914 puis observateur en ballon. Demeuré à la Reichswehr. Entraîné comme pilote à Lipetsk. Chef du *Stab* de la *Legion Condor* en 1936. En janvier 1941, *Kommodore* de la KG 26. *Ritterkreuz* le 30 décembre 1942 comme *Fliegerführer Nord*. Termina la guerre comme commandant de la Luftwaffe au Danemark. Mort le 16 juillet 1978.

- JENTE HEINZ, *Hptm*. Né le 13 janvier 1919 à Lübbenau. Dans les *Panzer* avant-guerre. Passé à la Luftwaffe en 1939. *Staka* de la 2./KG 26. Abattu sur la mer à deux reprises. *Ritterkreuz* le 29 octobre 1943. Entré à la Bundeswehr. Décédé le 9 octobre 1986.



Le *Kommodore* Fuchs (ici en 1940) fut le premier membre des KG à se voir décerner la *Ritterkreuz*.

Alexander Holle (à g.) mena la KG 26 de janvier à juin 1941.

Albrecht Kutnze avec la mascotte Whisky.

- KAHL KONRAD, *Major*. Né le 13 mai 1912 à Tschechen (Autriche-Hongrie). En 1939 au I./KG 30. *Staka* de la 5./KG 26 en 1940 avant de revenir à la KG 30. *Ritterkreuz* le 13 août 1942. Entré à la Bundeswehr. Décédé le 30 juillet 1968.

- KLÜMPER WERNER, *Obstlt*. Né à Herne le 19 avril 1911. Avant-guerre à l'aéronavale. Passé à la Luftwaffe et opéra avec l'AS/88 en Espagne. En 1939, au K.Fl.Gr. 906. En 1942, *Kdr.* du I./KG 26 et, en février 1943, *Kommodore* de la KG 26. *Ritterkreuz* le 29 août 1943. En fin de guerre, mena le *Koflug Schwerin*. Entré à la Bundeswehr. Décédé le 21 octobre 1989.

- KOWALEWSKI ROBERT, *Obstlt*. Né le 15 mars 1914 à Berlin. En 1932 à la marine puis en 1935 à la Luftwaffe. *Ritterkreuz* le 24 novembre 1940 alors qu'il servait au X. *Fliegerkorps*. *Staka* de la 6./KG 26 en 1941 puis *Kommandeur* du II./KG 26. Revenu à la KG 40. *Kommodore* de la ZG 76 puis de la KG 76. Mort le 5 juillet 1996.

- KRAMER RUDOLF, *Hptm*. Né le 4 mai 1916 à Langenhagen. En 1935 à la Luftwaffe. En 1939 à la KG 27. Puis aux 3. et IV./KG 26. *Ritterkreuz* le 18 mars 1945. Décédé le 12 février 1999.

- KUNTZ HERBERT, *Hptm*. Né le 15 février 1915. En 1937 à la Luftwaffe et dès juin 1940 à la 4./KG 26 devenue 2./KG 100. *Ritterkreuz* le 14 mars 1943. Termina la guerre à la KG 200. Décédé le 26 août 1998.

- KUNTZE ALBRECHT, *Hptm*. Né le 25 décembre 1912 à Magdebourg. Policier avant-guerre passé à la Luftwaffe en 1936. En 1939 à la 6./KG 26 et *Staka*. *Ritterkreuz* le 16 mai 1940. Passé dès 1941 aux IV./KG 26 et IV./KG 40. Tué sur accident le 5 juillet 1943.

- LOEBEL WALTER, *Oberst*. Né le 23 juin 1902 à Berlin. Artilleur à la Reichswehr en 1921, il passa vers 1935 à la Luftwaffe. *Kommandeur* du I./KG 26 en 1939 puis *Kommodore* de la KG 30. *Ritterkreuz* le 29 juillet 1940. Tué le 6 septembre 1941.

- LOSSBERG (VON) VIKTOR, *Oberst*. Né le 14 mars 1904 à Posen. À la cavalerie en 1934 puis en 1933 à la Luftwaffe. *Kommandeur* du I./KG 28 en 1939 puis du III./KG 26. *Ritterkreuz* le 17 octobre 1941. Passé dans divers services techniques. En 1956, à la Bundeswehr. Décédé le 24 mai 1983.

- NOCKEN KLAUS-WILHELM, *Major*. Né le 30 novembre 1916 à Krefeld. Pilote avant-guerre à l'aéronavale. *Staka* de la 2./KSG 2 puis en 1942 de la 7./KG 26. Grièvement blessé le 9 novembre 1942. *Kommandeur* du III./KG 26. *Ritterkreuz* le 29 octobre 1943. *Kommandeur* du IV./KG 26. Disparu le 16 mai 1945 à Nové Dvory (probablement assassiné par des partisans tchèques).

Viktor von Lossberg reçut la *Ritterkreuz* peu après avoir quitté le III./KG 26.

- **PETERS JOSEF**, *Major*. Né le 20 février 1920 à Essen. En 1938 à l'aéronavale et *Lt. zur See* au K.Fl.Gr. 506. En 1942, observateur à la 12. puis à la 9./KG 26. *Ritterkreuz* le 6 avril 1944. Entama une reconversion comme pilote mais versé dans les parachutistes en fin de guerre. Décédé le 11 décembre 2004.

- **RAAB ALEXANDER**, *Hptm*. Né le 12 juillet 1921 à Mödling (Autriche). Fit quasiment toute sa carrière au I./KG 77 devenu I./KG 26 en 1944. *Ritterkreuz* le 5 septembre 1944. Entré après-guerre à l'aviation autrichienne. Décédé le 13 août 2014.

- **RENZ GERHARD**, *Hptm*. Né le 22 juillet 1910. Policier avant-guerre passé en 1935 à la Luftwaffe. Observateur à la 1./KG 26. *Ritterkreuz* le 31 juillet 1940. Devenu instructeur. Mort le 16 février 1946.

- **ROTH ERNST-AUGUST**, *Generalleutnant*. Né le 19 avril 1908 à Potsdam. Dans la marine impériale lors de la Première Guerre puis pilote à l'aéronavale. Demeuré à la Reichswehr. Passé en 1934 à la Luftwaffe. En 1940, *Kommodore* de la KG 40 et de la KG 28 puis en 1941 de la KG 26. En 1942 en Scandinavie puis *Fliegerführer Nord*. *Ritterkreuz* le 6 novembre 1943. Termina la guerre comme commandant de la Luftwaffe en Norvège. Demeuré trois ans en captivité britannique. Décédé le 26 septembre 1975.

- **SCHMIDT RUDOLF**, *Major*. Né le 15 mars 1914 à Plauen. À la marine en 1932. Passé à l'aéronavale. Mena l'AS/88 en Espagne. En 1940 au I./KG 28 et en février 1941 à la 6./KG 26. En février 1943, *Staka* de la 4./KG 26 et, en décembre 1944, *Kommandeur* du II./KG 26. *Ritterkreuz* le 28 mars 1945. Décédé le 23 février 2000.

Alexander Raab, un des deux *Ritterkreuzträger* autrichiens de la « Löwengeschwader ».

- **SCHWERIN (VON) ALBERT**, *Oblt*. Né le 11 septembre 1904 à Janow. Détenteur d'un brevet de pilote civil. Réserviste en 1936 à la Luftwaffe. Vola à l'Aufkl.Gr. 122. En novembre 1939 à la 1./KG 26. *Ritterkreuz* le 31 juillet 1940. Tué le 19 novembre 1940.

- **SÖLTER WILLI**, *Major*. Né le 18 juillet 1913 à Hannover-Münden. En 1934 à la Reichswehr et en 1936 à la Luftwaffe. Fit toute sa carrière à la KG 77. *Kommandeur* du I./KG 77 devenu I./KG 26. *Ritterkreuz* le 19 août 1944. Termina la guerre à l'école de Gatow. Décédé le 13 juillet 1997

- **STEMMLER WILHELM**, *Obstlt*. Né le 28 août 1912 à Hambourg. En 1934 à la Reichswehr puis à la Luftwaffe. Fut au K/88 de la *Legion Condor*. En 1940, à la KG 51. Fin 1942, *Kommandeur* du III./KG 77. Le 1er octobre 1944, *Kommodore* de la KG 77. *Ritterkreuz* le 6 octobre 1944 puis *Kommodore* de la KG 26 en novembre. Entré à la Bundeswehr. Décédé le 12 mai 1967.

- **STÜWE EBERHARD**, *Major*. Né le 30 mars 1914 à Burgstädt. En 1936 à la Luftwaffe. Au II./KG 257 devenu II./KG 26. En décembre 1941, mena la 6. puis la 5./KG 26. *Kommandeur* du III./KG 77 le 10 septembre 1943. Tué le 7 juin 1944 sur l'embouchure de la Seine. *Ritterkreuz* posthume le 5 septembre 1944.

- **TESKE GEORG**, *Obstlt*. Né le 2 novembre 1909 à Bollinken. En 1928 à l'artillerie de la Reichswehr. Vola à la *Legion Condor*. Au KG 257 puis à la 5./KG 26. *Staka* de la 5./KG 26. Blessé sur Malte. En février 1943, *Kommandeur* du II/KG 26. Blessé en août 1944. Passé à la chasse (JG 301) en octobre 1944 mais pas engagé. *Ritterkreuz* le 31 octobre 1944. *Kommodore* de la KG 26 en février 1945. Décédé le 25 septembre 1990.

- **THOMSEN ERNST-HEINRICH**, *Major*. Né le 18 janvier 1914 à Wilhelmshaven. En 1933 à la marine. Fut à la *Legion Condor* comme observateur au AS/88. Servit au K.Fl. Gr. 506 puis *Kommandeur* du III./KG 26 en juin 1942. Blessé le 21 juillet 1942. Reprit le commandement du III./KG 26 en février 1944. *Ritterkreuz* le 24 octobre 1944. En 1945 au *Stab* du général de la Luftwaffe en Norvège. Entré à la Bundeswehr. Décédé le 13 janvier 2000.

Rudi Schmidt, un des derniers chevaliers de la Croix de fer de l'unité.

Lors de son passage aux KG 51 et 77, Wilhelm Stemmler, avant-dernier *Kommodore* de la KG 26, fut abattu à deux reprises. Cette photo pourrait dater de mars 1943 lorsqu'il fut blessé le 31 près de Sfax.

- **TROST EWALD-GÜNTHER**, *Hptm*. Né le 27 avril 1911 à Thionville. En 1934 à la Luftwaffe. En 1940 au K.Fl.Gr. 506. Puis aux 2. et III./KG 26. En 1943, au IV./KG 26. *Ritterkreuz* le 12 novembre 1943. Termina la guerre au EKG 1. Décédé le 26 juin 1999.

- **VETTER MARTIN**, *Oberst*. Né le 20 avril 1905 à Yabim (Nouvelle-Guinée). En 1928 à l'infanterie de la Reichswehr. Passé à la Luftwaffe. En 1938 à la KG 257 puis au I./KG 26. *Kommandeur* du II./KG 26 en mai 1940. *Ritterkreuz* le 16 mai 1940. En 1942, *Kommodore* de la KG 40. En 1944, commandait une unité parachutiste et termina la guerre comme chef du *Nachtschlachtkommando* 9. Décédé le 25 septembre 1982.

- **VOSS REIMER**, *Hptm*. Né le 20 mars 1920 à Burg. En 1938 à la Luftwaffe. En 1940 au I./KG 28 et en 1941 au SKG 210. Fin 1941 à la 1./KG 26. Fin 1944, *Staka* de la 4./KG 26. *Ritterkreuz* le 12 mars 1945. Devenu pharmacien militaire à la Bundeswehr. Mort le 10 décembre 2015.

BIBLIOGRAPHIE

- Balke Ulf, *Kampfgeschwader 100 Wiking*, Motorbuch Verlag, 1981.
- Cescotti Roderich, *Langstreckenflug*, NeunundzwansigSechs Verlag, 2012.
- Decot Daniel & Alain, *Pilotes français sur l'Afrique du Nord et la Corse*, à compte d'auteurs, 2000.
- Julien Guy, *Le débarquement en Provence*, Batailles Aériennes n° 73 & 75, Lela Presse, 2016.
- Kaiser Jochen, *Die Ritterkreuzträger der Kampfflieger* (2 volumes), Start, 2010.
- Kemp Paul, *Convoy!*, Cassel & Co, 1993.
- Neitzel Sönke, *Der Einsatz der deutschen Luftwaffe über dem Atlantik und der Nordsee 1939-1945*, Bernard & Graefe Verlag, 1995.
- Parker Nigel, *Luftwaffe Crash Archives* (divers tomes), Red Kite, 2016.
- Santoni Alberto & Mattesini Francesco, *La Partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, Ed. Bizzarri, 1980.
- Roba Jean-Louis, *La Luftwaffe en France*, Vol. 2, Éditions Arès, 2020.
- Scherzer Veit, *Die Träger des deutschen Kreuzes in Gold*, Scherzer's Verlag, 1992.
- Schmidt Rudolf, *Achtung – Torpedo los!*, Karl Müller Verlag s.d.
- Shores Christopher & divers auteurs, *Fighters over Tunisia*, Redwood, 1975.
- Steenbeck Alexander, *Die Spur des Löwen*, à compte d'auteur, 2012.
- Thiele Harold, *Luftwaffe aerial torpedo aircraft and operations in WW II*, Hikoki, 2004.
- Wakefield Ken & divers auteurs, *The Blitz then and now* (trois tomes), After the battle, 1990.
- West Kenneth, *The Captive Luftwaffe*, Putnam, 1978.

REMERCIEMENTS À : Delmar Davies, Neil Page, Jean-Louis Roba et Peter Taghon.

aero JOURNAL HORS-SÉRIE

LA KG 26 « LÖWENGESCHWADER »

PAR PIERRE-ANDRÉ BROUEZ

L'ESCADRE ANTINAVIRES DE LA LUFTWAFFE

Dans la longue liste des historiques des unités de la Luftwaffe publiés en français et en anglais, les fameuses *Jagdgeschwadern* (JG) tiennent le haut du pavé, au point d'occulter les autres escadres aériennes comme les *Kampfgeschwadern* (KG, escadres de bombardiers horizontaux) qui ont pourtant eu un rôle de premier plan dans les succès de la Blitzkrieg de 1939 à 1942, puis pendant les combats défensifs de 1943 à 1945. Via la plume de Bernard Roland, *Aérojournal* consacre donc son prochain hors-série à la KG 26 ayant combattu sur des Heinkel He 111, Junkers Ju 88 et 188 spécialisés dans les attaques à la torpille. Cet historique exceptionnel emmènera le lecteur en Pologne, en mer du Nord, en Scandinavie, au cœur de la bataille d'Angleterre et de quantité d'autres combats antinavires en Méditerranée, en mer Arctique ou encore en mer Noire, et enfin en Norvège, le tout illustré par plus de 200 photos pour beaucoup inédites et une vingtaine de profils.

Aérojournal Hors-série n°50
Mai / Juin 2025

L 18255 - 50 H - F: 14,90 € - RD

FRANCE : 14.90€
BELUX : 15.90€
ESP/IT/GR/PORT.CONT : 15.90€
CH : 23.80 CHF - CAN : 24.50 $CAD